

Cahier n°16-5



**Etude du
stationnement P+R**

**Guide de
recommandations**

AVRIL 2014



Rédaction et illustration :



Genève
Lausanne
Strasbourg

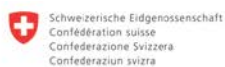
RR&A - Roland Ribí & Associés SA
Ingénieurs-conseils - Mobilité et urbanisme

SUISSE

Rue de l'Ancien-Port 14, CP 34, 1211 Genève 21
Avenue de Sévelin 32B, 1004 Lausanne
Téléphone: +41 22 906 40 80 Téléfax: +41 22 906 40 81
rra@rra.ch - www.rra.ch

FRANCE

15, av. de la Paix, BP 30069, 67002 Strasbourg Cedex
Téléphone: +33 390 41 28 10 - Téléfax: +33 390 41 28 11
strasbourg@rra.fr - www.rra.fr





.....

Cahier n°16-5

.....

Etude du stationnement P+R

Guide de recommandations

Auteurs :

RR&A – Roland Ribì & Associés SA

Avec l'appui de :

Adrien Mulon, chef de projet mobilité au Grand Genève
L'Équipe du Grand Genève, le Comité de suivi technique

Crédit photographique pour la page de couverture

Direction générale des transports (DGT)



Table des matières

1. Introduction.....	6
1.1. Objectif du guide	6
1.2. Motivation : une meilleure coordination.....	7
2. Guide de lecture.....	9
2.1. Structure du guide.....	9
2.2. Renvois et symboles utilisés	10
2.3. Définitions et abréviations	10
3. Les P+R dans la stratégie globale de gestion de la mobilité	13
3.1. Liens avec les autres politiques sectorielles	13
3.2. Les P+R sous l'angle des collectivités	16
3.3. Les P+R sous l'angle de l'utilisateur.....	16
4. Typologie des P+R.....	18
4.1. Opportunité d'une Typologie des P+R	18
4.2. Typologie retenue à l'échelle du Grand Genève	18
5. Recommandations techniques.....	21
5.1. Choix du site	21
5.2. Conception	28
5.3. Mise en oeuvre.....	36
5.4. Réglementation et tarification.....	41
5.5. Exploitation.....	49
5.6. Evolutions.....	53
6. Approche clientèle.....	57
6.1. Langage commun	57
6.2. Attentes de la clientèle	58
6.3. Contenu de la communication.....	60
6.4. Canaux de communication.....	62
7. En résumé	65





1. Introduction

1.1. Objectif du guide

De nombreuses collectivités proposent ou envisagent des installations de stationnement visant à faciliter le rabattement sur les transports publics urbains et régionaux.

Le Grand Genève conduit diverses études en vue d'un développement coordonné de l'offre P+R.

En appui de ces démarches de planification, il est apparu judicieux de proposer un guide de recommandations à l'attention de l'ensemble des acteurs amenés à intervenir dans le développement et la gestion de l'offre P+R.

Ce guide de recommandations poursuit un triple objectif :

- favoriser une bonne compréhension des problématiques et des enjeux liés aux P+R,
- favoriser l'émergence d'un langage commun et d'une harmonisation des pratiques à l'échelle du Grand Genève,
- favoriser de bonnes pratiques en matière de conception et de gestion des P+R.

Il est destiné principalement aux collectivités locales du Grand Genève, mais sera également utile à tout acteur potentiellement concerné par cette thématique.

Il a été réalisé en collaboration avec le bureau d'études RR&A, au sein d'un groupe de travail réunissant des représentants :

- de l'équipe du Projet d'agglomération (Grand Genève)
- de la Direction générale des transports du canton de Genève
- de l'Association Régionale de Coopération des collectivités du genevois (ARC)
- du Conseil régional du district de Nyon, sur le canton de Vaud (Regionyon)

et suivi par un Comité technique réunissant également des représentants :

- de la Région Rhône-Alpes
- des Conseils généraux de Haute-Savoie (CG74) et de l'Ain (CG01)
- des Directions Départementales des Territoires de Haute-Savoie (DDT74) et de l'Ain (DDT01)
- du Service de la mobilité du canton de Vaud
- des Communautés de Communes sises dans le périmètre du Grand Genève
- des CFF
- de la Fondation des parkings (GE)



1.2. Motivation : une meilleure coordination

On rappellera ici brièvement (ces aspects sont développés plus loin dans le guide) quelques-unes des raisons qui conduisent à rechercher une bonne coordination du développement de l'offre P+R à l'échelle du Grand Genève.

Coordonner les démarches des différents acteurs

Un P+R est par définition une interface permettant de passer d'un mode de déplacement à un autre. C'est donc bien plus qu'un simple "parking" et son succès dépend d'une bonne coordination des composantes de la chaîne de déplacement, dont la maîtrise peut dépendre de différents acteurs.

Les acteurs impliqués dans la définition, la mise en oeuvre et la gestion de l'offre P+R sont nombreux et varient selon les territoires.

Entre autres : planificateurs, financeurs de l'investissement, maîtres d'ouvrages pour la réalisation, propriétaires fonciers, gestionnaires de l'installation, financeurs de l'exploitation, relations avec la clientèle, etc.

Les projets P+R sont souvent associés à des projets de transports publics (voire des projets routiers) : il s'agit là aussi d'assurer la bonne cohérence de ces projets et de leurs horizons de mise en oeuvre.

Dans ce contexte, il est judicieux de développer un langage commun, entre autres au travers d'une typologie unifiée, et de rechercher une bonne complémentarité des différentes offres P+R

Favoriser une utilisation appropriée et optimale des P+R

La demande en places P+R est étroitement liée aux autres politiques de mobilité, avec lesquelles il s'agit donc de bien se coordonner.

Entre autres : desserte en transports publics des territoires périphériques, solutions pour le rabattement et alternatives éventuelles (vélo, covoiturage, etc.), gestion du trafic, attrait du transport public desservant le P+R, gestion du stationnement à destination, etc.

Lorsque plusieurs P+R sont aménagés le long d'un axe ou couvrent un même bassin de rabattement, ils peuvent involontairement se concurrencer, auquel cas il est judicieux d'adopter une stratégie de gestion coordonnée.

Par exemple incitations par la politique tarifaire, restrictions d'accès, etc.

Un développement inconsidéré de l'offre P+R pourrait avoir pour conséquence d'induire une baisse de la fréquentation des transports publics desservant les bassins de rabattement à l'amont.

Par exemple parce que la solution du rabattement P+R permet de gagner du temps, ou parce qu'elle est moins chère qu'un trajet entièrement en transports publics.



Des solutions financièrement équitables et pérennes

Les P+R sont des installations pouvant être coûteuses à l'investissement et à l'exploitation, et leur éventuelle tarification n'est en tous les cas pas en mesure d'en assurer l'amortissement. De plus, la principale collectivité bénéficiaire de l'offre P+R (diminution du trafic et de la demande de stationnement à l'aval) est rarement celle sur le territoire duquel se situe l'offre P+R. Il est donc légitime de rechercher des montages équitables et des synergies pour leur financement.

De fait, diverses sources de financement extérieures peuvent parfois être escomptées, mais sont en principe conditionnées par la démonstration préalable d'une planification coordonnée et priorisée du développement de l'offre P+R.

Un éventuel paiement du stationnement P+R pose diverses questions nécessitant également une approche coordonnée.

Par exemple : tarification combinée avec le titre de transport, affectation des recettes, financement du contrôle, etc.



2. Guide de lecture

2.1. Structure du guide

Le guide est organisé en 5 parties.

Les P+R dans la stratégie globale de gestion de la mobilité

La partie 3 met en évidence les interactions entre l'offre P+R et les différentes politiques sectorielles menées en matière de mobilité, et rappelle la nécessité d'intégrer le développement de l'offre P+R au sein d'une politique globale cohérente.

Typologie des P+R

La partie 4 présente la typologie P+R retenue au niveau du Grand Genève.

Recommandations techniques

La partie 5 fournit des recommandations et exemples de bonnes pratiques sur le plan technique. Elle est structurée en fonction des grandes étapes de développement de l'offre P+R :

- choix du site,
- conception des installations,
- mise en oeuvre des installations,
- réglementation et tarification de l'offre,
- exploitation des installations,
- prise en compte des évolutions ultérieures.

Ces chapitres sont illustrés au travers d'un cas choisi au sein du Grand Genève. Le but est uniquement de montrer le type de problématiques rencontrées et les options pouvant être explorées pour y répondre, ceci sans préjuger des dispositions prises ou à prendre (éventuellement en fonction d'autres impératifs).

Approche clientèle

La partie 6 fournit des recommandations et exemples de bonnes pratiques concernant l'approche clientèle. Elle est structurée comme suit :

- développement d'un langage commun,
- identification des attentes de la clientèle,
- contenu de la communication,
- canaux de communication à disposition.



Résumé

La partie 7 récapitule les principaux facteurs conditionnant le succès d'un P+R.

2.2. Renvois et symboles utilisés

Cf. 2.2

Afin d'éviter les répétitions, une série de renvois permet de retrouver aisément les paragraphes traitant de thématiques à caractère transversal.

Type de P+R concerné par le chapitre ou le paragraphe (selon typologie, cf. chapitre 4) :

- E** - P+R urbains d'entrée d'agglomération
- P** - P+R urbains de proximité
- G** - Grandes gares
- R** - Haltes régionales
- B** - P+R régionaux



Chapitre ou paragraphe portant sur un territoire spécifique

Valeurs utiles, bon à savoir

Encadrés pleins : valeurs de référence et informations utiles en lien avec le thème abordé.

Exemples

Encadrés vides : exemples illustratifs en lien avec le thème abordé.

2.3. Définitions et abréviations

P+R

L'abréviation "P+R" (de l'anglais Park+Ride, en français Parcs Relais), désigne les installations permettant de se rabattre en voiture sur un arrêt de transports publics (trajet commencé en voiture et terminé en transports publics). Les installations se composent donc au minimum d'un parking et d'un accès piétons à un arrêt de transports publics proche.



Dans le guide, l'abréviation "P+R" est utilisée pour qualifier indifféremment l'ensemble des installations de stationnement associées à une desserte en transports publics. Elle recouvre donc aussi bien les P+R gérés par la Fondation des parkings à Genève, les P+Rail des CFF, les parkings de gares (indépendamment du type d'utilisateurs admis : pendulaires de l'agglomération, pendulaires longue distance, voyageurs occasionnels, etc.), les parkings communaux mis à disposition des utilisateurs des lignes de transports publics, etc.

P+Rail

L'abréviation "P+Rail" correspond à l'appellation commerciale des parkings de gares gérés par les CFF en Suisse.

P+R+S

L'abréviation "P+R+S" est celle retenue par les collectivités françaises de la région, dans le cadre des projets de BHNS, pour désigner les P+R qui offriront un certain nombre de services à l'attention de la clientèle P+R. Il pourra s'agir, selon les sites, de prestations multimodales (covoiturage, stations de recharge pour véhicules électriques, prêt/location de vélos, B+R ou P+B, etc.) ou de prestations de confort (livraisons d'achats, gardiennage, lavage, etc.).

B+R

L'abréviation "B+R" (de l'anglais Bike+Ride) désigne les installations permettant de se rabattre en vélo sur un arrêt de transports publics (trajet commencé en vélo et terminé en transports publics). Les installations se composent donc au minimum d'un parc à vélos et d'un arrêt de transports publics.

P+B

L'abréviation "P+B" (de l'anglais Park+Bike) désigne les installations permettant de commencer son trajet en voiture et de le terminer en vélo. Les installations se composent donc au minimum d'un parking et d'un parc à vélos.

Covoiturage

Ce terme désigne l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun. Divers sites internet et structures proposent des outils facilitant la mise en relation des individus et la gestion des contreparties.

Autopartage

L'autopartage est système dans lequel une structure (coopérative, association, société) met à la disposition de ses affiliés un ou plusieurs véhicules pour une utilisation partagée. L'autopartage peut aussi se développer de manière informelle au sein d'un groupe d'individus (p. ex. habitants d'un quartier, voisins, collègues, ...)



PMR

L'abréviation "PMR" désigne les personnes à mobilité réduite (porteurs d'un handicap temporaire ou de longue durée, personnes ayant des difficultés à se mouvoir p. ex. en raison de l'âge, etc.). La réglementation impose une mise en accessibilité des équipements publics ainsi que des transports publics. Dans le cas des P+R, il s'agit d'en tenir compte aussi bien au niveau de l'offre de stationnement (places réservées) que des aménagements et des équipements.

BHNS

L'abréviation "BHNS" (Bus à Haut Niveau de Service) désigne des lignes de bus traitées dans l'optique d'une vitesse commerciale et d'un niveau de confort élevés, s'approchant de ceux d'une ligne de tramway. Les lignes de BHNS bénéficient d'aménagements lourds comparables à ceux mis en oeuvre pour du tramway : espace de circulation physiquement protégé (en principe au centre de la chaussée pour limiter les interférences), priorité absolue dans les carrefours, qualité d'aménagement des arrêts, traitement paysager, etc. Les véhicules sont généralement aussi d'un standing supérieur (plancher bas, capacité en places assises, équipement, design, etc.).



3. Les P+R dans la stratégie globale de gestion de la mobilité

3.1. Liens avec les autres politiques sectorielles

P+R et transports publics

Les P+R ont pour but de permettre le rabattement sur les transports publics, il y a donc un lien fort et étroit avec la politique de développement des transports publics. Celui-ci s'exprime à différents niveaux :

- même si cela paraît une évidence, on précisera qu'une offre P+R doit se localiser à proximité immédiate d'un transport public existant (ou planifié). Et que la création, le prolongement ou le détournement d'une ligne de transports publics ne peut pas être viabilisée par la seule clientèle P+R.
- l'attrait d'un P+R résulte très directement de l'attrait de l'offre de transports publics avec laquelle il s'articule. Cet attrait dépend entre autres des horaires de passage (adéquation avec l'horaire souhaité du déplacement), de la fréquence de la desserte (nécessité de programmer ou non l'horaire de son déplacement, temps d'attente moyen à l'arrêt, etc.), de l'amplitude du service (possibilité de rentrer à toute heure p. ex. en cas d'imprévu), de l'efficacité (priorité aux feux permettant d'éviter la congestion du trafic, rapidité du train, etc.), des destinations desservies (adéquation avec la destination souhaitée), du nombre de transbordements éventuels, du confort du transport (places assises et promiscuité, qualité du matériel roulant, etc.).
- le développement d'une offre P+R vise généralement à palier les inévitables faiblesses de la desserte en transports publics des régions suburbaines et périphériques (couverture partielle, faible fréquence, etc.). C'est donc surtout pour les territoires peu ou mal desservis par les transports publics que l'offre P+R représente une solution pertinente (et demandée).
- par corollaire, les P+R peuvent devenir des "concurrents" non souhaités de la desserte en transports publics de ces territoires périphériques. Même si un trajet entièrement en transports publics lui évite d'utiliser et mobiliser une voiture, le client peut être amené à néanmoins choisir l'option du rabattement P+R lorsqu'elle lui apporte un avantage significatif, par exemple : un gain de temps, un horaire plus adapté ou laissant plus de liberté, la perception d'un gain financier si la tarification de la solution P+R est plus avantageuse que celle d'un trajet entièrement en transports publics. Cette perte de clientèle des lignes de transports publics périphériques peut être évidemment lourde de conséquences pour leur viabilité et il importe que l'offre P+R en tienne compte (choix de localisation, conditions d'utilisation, politiques tarifaires, etc.) afin de limiter les utilisations non justifiées.



Compte tenu de ces liens étroits, le développement de l'offre P+R doit être envisagé en accompagnement et en soutien du développement des transports publics. Ainsi :

- l'extension d'un axe de transports publics principal devrait amener à redéfinir le dispositif P+R le long de cet axe (p. ex. création d'offres P+R plus à l'amont sur le nouveau tronçon et réaffectation éventuelle d'installations existantes à l'aval),
- le développement de la desserte en transports publics des territoires périphériques devrait amener à redéfinir l'offre P+R à la baisse et à inciter les clients des P+R concernés à effectuer si possible l'entier de leur trajet en transports publics.

P+R et politiques de stationnement

Stationnement à destination

Il est rare qu'une personne disposant d'une solution de stationnement avantageuse à destination choisisse d'elle même d'abandonner son véhicule pour un autre mode de déplacement. La politique de stationnement menée à destination est donc un levier majeur pour inciter la population à se rendre à sa destination par un autre moyen que la voiture et est l'instrument incontournable de toute politique de report modal.

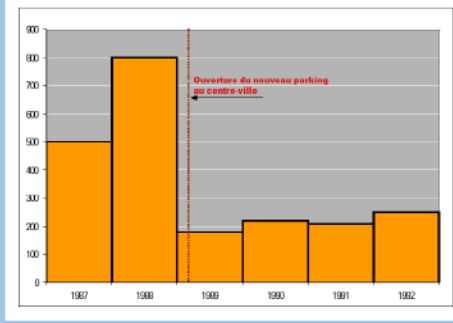
Les mesures restrictives prises pour revaloriser les centres urbains et inciter au report modal s'accompagnent de diverses offres alternatives, dont font partie les P+R.

De fait, le développement de l'offre P+R s'effectue généralement en corrélation étroite avec les mesures prises en matière de stationnement dans les centres urbains.

Celles-ci visent en premier lieu les pendulaires, dont la simultanéité (heures de pointe) et la répétitivité (trajets quotidiens) des déplacements impactent fortement les réseaux urbains. L'offre P+R permet ainsi d'offrir une alternative suite à l'introduction ou au renforcement de la réglementation du stationnement public (limitations de la durée, tarification), à l'introduction de normes plus restrictives et de plans de mobilité pour le stationnement au lieu de travail, etc.

Mais l'offre P+R peut aussi intéresser des utilisateurs plus occasionnels (visiteurs extérieurs, achats, loisirs, etc.), qui y trouvent une alternative intéressante aux conditions de stationnement et de circulation difficiles en centre urbain. D'où l'intérêt d'élargir l'accès des P+R à ce potentiel de clientèle occasionnelle.

Evolution de la fréquentation des P+R de Mulhouse, avant et après la mise en service d'un nouveau parking public en centre-ville :





Stationnement alentours du P+R

Les P+R sont aussi en interaction directe avec les conditions de stationnement alentours :

- par exemple, il est évident qu'un P+R payant risque d'être déserté au profit des voiries alentours si le stationnement public sur ces voiries n'est pas lui aussi réglementé et contrôlé.
- à l'inverse, un P+R gratuit et sans restriction d'accès dans un quartier où l'offre de stationnement alentours ne répond pas à la demande risque d'être détournée par des personnes n'utilisant pas les transports publics.

En ce sens, les P+R doivent être implanté sur des territoires pourvus d'une réglementation du stationnement afin d'éviter les effets pervers (par exemple, gratuité du stationnement sur voirie n'incitant pas les clients potentiels à utiliser l'installation P+R).

P+R et gestion du trafic

L'accès à un P+R doit être aisé depuis l'ensemble du bassin qu'il est appelé à desservir. Le P+R doit aussi permettre d'éviter autant que possible les secteurs de congestion du trafic.

Les P+R sont donc en lien étroit avec l'organisation du réseau et sa gestion (hiérarchie, position des contrôles d'accès, voie de présélection pour un accès facilité au P+R, etc.).

Un autre aspect à prendre en considération est le trafic généré par les P+R des gares et haltes situées en milieu urbain. Bien que le trafic généré soit très modeste en comparaison avec celui d'autres parkings publics (une place P+R ne génère a priori que 2 mouvements par jour), il est parfois judicieux d'en cibler l'utilisation (par exemple, réservation en priorité aux personnes faisant de longs trajets en train) ou d'adopter une tarification incitative (par exemple pour favoriser l'utilisation de sites moins contraints en entrée de ville).

P+R et urbanisme

Les sites idéaux pour des P+R sont ceux qui bénéficient d'une excellente desserte par les transports publics. Or, bien sûr, ces sites sont également idéaux pour une urbanisation volontariste, précisément du fait de cette bonne accessibilité en transports publics. C'est particulièrement le cas pour les gares, généralement situées dans un environnement urbain, où la place limitée et les objectifs de densification urbaine sont difficilement compatibles avec une offre P+R importante.

Compte tenu de l'importance de ces sites stratégiques, tant comme interfaces de rabattement que comme espace urbain, il est important que les arbitrages soient faits de manière concertée et en explorant les alternatives.



3.2. Les P+R sous l'angle des collectivités

Si l'opportunité de développer les P+R fait relativement l'unanimité auprès des collectivités publiques, il n'est pas inutile de préciser que les intérêts perçus peuvent varier selon les collectivités :

- au niveau de l'agglomération de destination, les P+R permettent bien sûr de diminuer la pression automobile, que ce soit en termes de congestion, de stationnement urbain, de pollution.
- pour l'Autorité organisatrice des transports publics, c'est un moyen d'accroître la clientèle (et donc la rentabilité) des lignes bénéficiant de cette possibilité de rabattement. Mais si le développement de l'offre P+R est mal maîtrisé, on peut aussi y voir un risque pour la viabilité des dessertes périphériques situées à l'amont.
- pour la commune accueillant le P+R, ce peut être éventuellement un moyen de résoudre une situation chaotique aux alentours de la gare (stationnement sauvage dans les zones résidentielles proches), de valoriser intelligemment un parking peu sollicité en journée, ou d'optimiser un investissement en créant une installation mutualisée (par exemple avec une installation sportive ou culturelle générant peu de besoins les jours de semaine en journée). Mais cela peut aussi représenter une contrainte pour la valorisation urbaine d'un site bénéficiant d'une grande accessibilité, ou encore une charge supplémentaire (gestion communale d'un parking à vocation régionale), voire une source de nuisances (trafic d'accès au parking).

On notera par ailleurs que dans certains cas, l'intérêt des collectivités publiques peut rejoindre l'intérêt de partenaires privés. Par exemple, une offre P+R sous forme d'un quota de places dans le parking existant d'un centre commercial est une solution financièrement avantageuse pour la collectivité concernée, mais aussi pour le commerçant qui bénéficie en contrepartie d'un élargissement de sa clientèle potentielle les jours de semaine.

3.3. Les P+R sous l'angle de l'utilisateur

Les P+R comme "pis aller" !?

Du point de vue des utilisateurs potentiels, la solution du rabattement P+R cumule a priori plusieurs inconvénients :

- immobilisation d'un véhicule (ce qui a indirectement des répercussions sur le taux de motorisation des ménages concernés),
- perte de temps et inconfort résultant du changement de mode, voire du trajet moins direct,
- contrainte d'horaire en cas de rabattement sur une ligne ferroviaire ou peu fréquente,
- cumul des coûts liés à la possession d'une voiture, à l'éventuel paiement du stationnement P+R, et au titre de transport public,
- liberté parfois réduite à destination pour un éventuel déplacement intermédiaire (activité de loisirs, achats, ...),
- risques d'aléas pour le retour (retour imprévu hors des heures de bonne desserte, ...).



Un intérêt dépendant de multiples facteurs

Il faut donc qu'un certain nombre de conditions soient réunies pour que les potentiels utilisateurs des P+R décident d'opter pour ce qui est pour eux avant tout une solution de repli. Généralement, les principaux facteurs déclenchants sont :

- l'absence de possibilité de parcage avantageuse à destination,
- l'absence de desserte adaptée à proximité du domicile,
- l'absence d'alternatives adaptées (rabattement en vélo, covoiturage, etc.),
- les aspects économiques (attrait de la tarification P+R par rapport au coût d'une place de stationnement à destination),
- le gain de temps de trajet avec le transport public.

Prendre en compte la diversité des besoins

L'offre vise avant tout les déplacements pendulaires. Cependant, d'autres types de besoins sont aussi à prendre en considération, tels que :

- les déplacements professionnels (p. ex. accès au train pour se rendre à un rendez-vous hors de la région),
- l'accès en ville pour des achats, des services, des activités de loisirs,
- le stationnement prolongé des visiteurs extérieurs et des touristes.

Si l'on veut y répondre de manière optimale, les solutions développées doivent porter à la fois sur l'offre P+R elle-même (p. ex. produits tarifaires) et sur les autres éléments de la chaîne de déplacement (p. ex. offre de transports publics adaptée).



4. Typologie des P+R

4.1. Opportunité d'une Typologie des P+R

Les P+R peuvent se différencier par de multiples caractéristiques : type d'infrastructure, bassin d'influence, zones de destination (cœur de l'agglomération et/ou centres régionaux), type de transports publics et qualité de la desserte, conditions tarifaires et d'utilisation, environnement urbain, niveau d'équipement et services proposés, propriétaire et financeur(s), gestionnaire, collectivités impliquées, etc.

Certaines caractéristiques sont importantes pour les collectivités (maîtrise d'ouvrage, exploitation, etc.), tandis que d'autres conditionnent fortement les choix de la clientèle (qualité de l'offre de transports publics, conditions tarifaires, confort, etc.).

Le développement d'une typologie commune est donc utile à la fois :

- au niveau des nombreuses collectivités concernées, pour favoriser une compréhension partagée de la vocation des différents types de P+R, de leur statut et de leur importance stratégique dans le dispositif global, et donc, de l'approche souhaitable concernant les modalités de leur mise en oeuvre (portage, financement, approche différenciée du jalonnement, etc.) et de leur mise à disposition auprès de la clientèle (politique tarifaire et réglementaire, signalétique commune p. ex. sur les panneaux et les plans de réseaux, etc.),
- au niveau de la clientèle, pour permettre une communication claire et favoriser une bonne compréhension des types de prestations offertes selon les P+R (liaison ferroviaire rapide vs liaison urbaine fréquente à toute heure, site périphérique gratuit vs site payant proche du centre-ville, environnement urbain ou site isolé, services et niveau de confort, etc.).

La typologie commune proposée à l'échelle du Grand Genève est avant tout un outil, une "trame de base" à l'attention des collectivités, pour faciliter la coordination du développement des offres P+R et la communication auprès de la clientèle. Chaque site P+R a cependant ses caractéristiques et problématiques propres, qui peuvent parfaitement justifier une approche spécifique. C'est d'ailleurs pour cette raison que la typologie développée reste très simple et fondée sur des critères relativement objectifs.

Typologie retenue à l'échelle du Grand Genève

Critères considérés

L'analyse typologique a conduit à retenir essentiellement deux critères :

- le type de desserte en transports publics (urbaine, ferroviaire, régionale, ...),
- l'environnement urbain (proximité du centre-ville, site urbanisé, ...).



Les trois familles

La typologie distingue trois familles selon le type de desserte.

- les P+R urbains : ils permettent le rabattement sur le réseau de transports publics urbain structurant (tramway, trolleybus, ligne principale). Le client y trouve une offre fréquente et disponible à toute heure, il n'a pas besoin de programmer un horaire précis pour son déplacement ;
- les P+R ferroviaires : ils permettent le rabattement sur les gares et haltes. Le client y trouve une desserte rapide et disponible à toute heure, mais doit généralement aligner son déplacement sur l'horaire du train (fréquence régulière mais plus modeste)
- les P+R régionaux : ils permettent le rabattement sur les lignes régionales de bus ou d'autocar (et sur les lignes lacustres). Le client y trouve une desserte généralement moins fréquente que sur le réseau urbain et moins rapide que sur le réseau ferroviaire, mais le stationnement y est a priori plus avantageux.

Les P+R urbains

Les P+R urbains sont séparés en deux types.

P+R urbains d'entrée d'agglomération (E)

Ces types de P+R sont situés en bordure de l'agglomération urbaine dense, souvent en tête de ligne (p. ex. terminus des lignes de tramway ou de trolleybus), à proximité des grandes pénétrantes et des noeuds (auto-)routiers.

Leur bassin de rabattement est a priori assez étendu.

Compte tenu de leur taille généralement importante et de leur attrait élevé, l'accès est en principe payant ou fait l'objet de règles d'attribution (ayants droit).

P+R urbains de proximité (P)

Ces types de P+R ont une situation plus urbaine (à l'intérieur de l'agglomération genevoise ou dans un centre régional), le long d'une ligne de transports publics urbaine.

Situés à l'aval ou à l'écart des grandes pénétrantes, l'accès en est moins aisé.

Leur bassin de rabattement est donc a priori plus local.

Compte tenu de leur localisation plus urbaine, les terrains ont généralement une grande valeur et peuvent être au coeur d'enjeux urbanistiques. Ils sont susceptibles d'être réaffectés à terme pour un usage plus "urbain".

Les contraintes et la valeur de ces sites justifient un tarif plus élevé, voire une attribution sélective.



A noter que les P+R peuvent passer de la première à la seconde catégorie, selon l'extension du réseau urbain structurant et l'évolution de l'urbanisation

Les P+R ferroviaires

Les P+R ferroviaires sont également séparés en deux types.

Grandes gares (G)

Cette catégorie regroupe les parkings de toutes les gares desservies par les trains de niveau supra régional (TGV, Grandes Lignes, InterCity, InterRegio, RegioExpress, ...).

L'affectation et les conditions d'utilisation des parkings varient d'une gare à l'autre. En principe, la priorité est donnée aux utilisateurs "longue distance".

Ces parkings sont payants, compte tenu de leur situation urbaine.

Haltes régionales (R)

Cette catégorie regroupe les parkings de toutes les autres haltes ferroviaires, desservies par l'offre de niveau régional (TER, Régional, chemins de fer secondaires).

Les conditions d'utilisation varient d'une gare à l'autre, en particulier en fonction de leur proximité avec l'agglomération, ou avec l'environnement urbain.

Les P+R régionaux

Les P+R des lignes de bus et de car (et lacustres) sont regroupés dans un dernier type.

P+R régionaux (B)

Ces P+R ont en général un attrait moindre que ceux des autres catégories et leurs conditions d'utilisation sont donc usuellement plus avantageuses (accès libre, gratuité, ...)

Font exception : les P+R liés aux liaisons lacustres et aux BHNS, pouvant justifier en fonction du contexte local, un accès contrôlé voire payant



5. Recommandations techniques

5.1. Choix du site

Principe

Par définition, les P+R sont à localiser à la convergence entre les axes routiers et les axes de transports publics.

Le potentiel d'utilisateurs sera d'autant plus grand que le réseau routier à l'amont irrigue un large bassin, et que le transport public à l'aval dessert des destinations majeures.

Bassin d'influence

Le potentiel d'un P+R dépend du bassin de population qui est en mesure de s'y rabattre. D'où l'intérêt de localiser les P+R aux points de convergence des grands axes routiers.

À noter : plus un P+R sera implanté loin de l'agglomération centrale, plus son potentiel sera limité, non seulement par le fait qu'il touche un bassin forcément moins étendu, mais aussi par le fait que la part de population se rendant au cœur de l'agglomération diminue rapidement en fonction de l'éloignement.

Les bassins de différents P+R peuvent en partie se chevaucher. Inversement, lorsqu'un P+R permet d'accéder à la fois à l'agglomération centre et à un centre régional, ces deux destinations peuvent se traduire par deux bassins d'influence différents.

Desserte TP

E P B Prise en compte de la desserte préexistante

Le choix d'un site P+R doit se faire en fonction des dessertes en transports publics existantes ou d'ores et déjà planifiées. L'extension/déviations, et encore plus la création d'une ligne de transports publics pour desservir un P+R est à éviter autant que possible.

En effet, le transport public a un coût relativement élevé, qu'il sera difficile de justifier et de financer dans la durée si une fréquentation proportionnée n'est pas obtenue. Or, la fréquentation générée par un P+R est très modeste (un client P+R effectue 1 voire 2 allers-retours quotidiens) et se concentre sur une très petite partie de la journée (heures de pointe). En ce sens, un simple parking P+R n'est de loin pas en mesure de justifier et faire vivre à lui seul une ligne de transports publics.

A titre d'ordre de grandeur, les charges d'exploitation d'une ligne de transports publics se situent aux alentours de 0.3 millions d'Euros par an (0.5 mio CHF) par véhicule mobilisé, pour un service assuré tous les jours de semaine, toute la journée.



Objectif de la collectivité et attente du client

Les P+R doivent se situer de préférence aux extrémités du réseau de transports publics.

En effet, l'objectif de la collectivité est généralement que le client P+R choisisse un site le plus en amont possible de son déplacement, afin de maximiser la part du déplacement effectué en transports publics.

Ceci étant, les lignes de transports publics desservant de grosses concentrations d'emplois à destination seront les plus intéressantes pour du rabattement P+R.

En effet, le client choisit une solution de rabattement principalement en fonction de sa destination finale, l'arrêt de transport public auquel il arrive doit être à une distance de marche acceptable de sa destination. Il pourra ainsi être amené à préférer le rabattement sur une ligne dont l'offre est moins attrayante ou impliquant un trajet plus long en voiture, afin d'arriver à meilleure proximité de sa destination finale ou d'éviter un transbordement.

Cf. 4.2

Lien avec la typologie

Essentiellement deux types d'offres de transports publics sont en mesure d'attirer un nombre important de clients P+R, ayant chacune des caractéristiques très différentes.

GR

Les lignes ferroviaires régionales :

- atouts : la rapidité (temps de parcours souvent concurrentiel avec celui de la voiture), la fiabilité (peu de risques de perturbations), et le confort, surtout sur les longs trajets.
- condition : lorsque la fréquence n'est pas très soutenue, ce qui est généralement le cas, le client P+R voudra caler son trajet en voiture sur l'horaire ferroviaire, il faut donc que son temps d'accès en voiture soit suffisamment prévisible (pas de risques de bouchons).

EP

Les lignes urbaines principales (tramway, trolleybus, ou bus à fréquence comparable) :

- atout : la fréquence et l'amplitude de service (pas besoin de tenir un horaire, possibilité de revenir à toute heure p.ex. en cas d'imprévu).
- condition : offre un temps de parcours concurrentiel à la voiture surtout lorsque la congestion du trafic est importante et que le transport public bénéficie de priorités (site propre, feux préférentiels)

B

Autres lignes :

A Genève, selon enquêtes de la Fondation des parkings, les clients choisissent des P+R mettant la destination finale à moins de 20 minutes de transport public.

La relation au transport public varie beaucoup selon la qualité de la desserte, elle obéit à des "seuils" bien définis.

Cadence horaire de l'aube en soirée : le minimum pour faire "exister" le transport public

Une desserte régulière tout au long de la journée et se prolongeant en soirée est le minimum indispensable pour pouvoir envisager sérieusement le transport public comme moyen de déplacement du quotidien. En effet, pour une utilisation régulière il faut que le transport public permette de faire face aux modifications imprévues de l'emploi du temps (rendez-vous annulé, enfant malade, etc.) et d'inclure occasionnellement d'autres activités (sport en fin de journée, achats sur le chemin du retour, restaurant le soir, etc.).

Cadence à la demie heure : pour offrir de la souplesse

Une desserte cadencée à la demie heure offre assez de souplesse pour pouvoir ajuster son horaire de déplacement à des contraintes imposées (horaire de travail, rendez-vous, etc.) et s'éviter des attentes inutiles, ce qui n'est pas le cas avec une cadence horaire.

Cadence à 10-15' : pour se libérer de l'horaire

A partir de ce niveau de fréquence, il n'est plus indispensable de consulter l'horaire avant son déplacement. Il n'est donc plus nécessaire de programmer son déplacement à l'avance. Et on n'aura pas non plus de longue attente à l'arrêt en cas de retard ou d'imprévu sur la route (circulation difficile, etc.)



- lorsque les temps de parcours ou les fréquences offrent peu d'attrait (lignes de bus régionales p.ex.), le potentiel d'utilisation d'une offre P+R sera principalement liée aux conditions d'utilisation (p.ex. stationnement gratuit) dans la mesure où elles sont plus intéressantes que dans d'autres sites mieux desservis.

Accessibilité routière

Facilité d'accès

Les sites P+R les plus attractifs sont ceux implantés à proximité des grands axes et nœuds routiers.

En effet, l'accès en voiture au P+R doit être aisé et ne pas induire des pénibilités supplémentaires (détour, congestion locale, feux, modération forte, ...).

Localisation à l'amont des zones de congestion

E P

Le rabattement sur le transport public étant un moyen d'éviter la congestion du trafic, il faut naturellement que les sites P+R soient localisés à l'amont des zones de congestion.

B

De même, il est plus judicieux d'implanter un P+R à l'entrée d'une localité plutôt qu'en sortie (pour autant qu'il ne soit pas destiné en priorité à la population de ladite localité).

Le client s'évite une traversée de localité et de son côté, la localité bénéficie de l'effet de délestage du P+R.

G R

Les conditions d'accès en voiture sont déterminantes pour l'attrait des P+R proposés le long des lignes ferroviaires, compte tenu de la contrainte de l'horaire ferroviaire (le client doit avoir l'assurance de ne pas rater son train).

Foncier

Pour la recherche de sites, il s'agit préalablement d'identifier les secteurs offrant une convergence intéressante entre axes routiers et axes de transports publics, puis d'explorer à l'intérieur de ces secteurs, les disponibilités foncières.

En d'autres termes, ce n'est pas la question de la disponibilité du foncier qui doit orienter d'emblée la recherche de site.

La question de la maîtrise foncière n'en est pas moins importante, sachant que les P+R sont des infrastructures à la fois gourmandes en surface et non rentables.

On observe principalement deux logiques différentes des clients dans le choix d'une solution P+R.

Se rabattre sur le rail au plus près de chez soi :

- le trajet en voiture est court et généralement fluide, ce qui permet de caler ce trajet au plus près de l'horaire du train sans risquer de le rater.
- le train étant rapide, il permet d'atteindre sa destination dans des temps généralement compétitifs.
- le train étant confortable, il permet d'occuper "utilement" une bonne partie de son temps de déplacement.

Se rabattre le plus tard possible, sur le transport public urbain :

- les transports urbains étant généralement moins rapides que le train, cela permet d'éviter un trop grand allongement du temps de déplacement.
- de plus, un long trajet en voiture soumis aux aléas du trafic n'est pas un réel handicap dès lors que le transport urbain sur lequel on se rabat circule à bonne fréquence.
- les transports urbains étant souvent chargés, il est difficile de valoriser son trajet par une occupation "utile", mieux vaut donc que cette partie du déplacement soit courte.

Les bus régionaux peuvent aussi répondre en tout ou partie à ces deux logiques, selon que leur fréquence s'approche de celle des lignes urbaines et/ou que les aménagements leur assurent une vitesse commerciale élevée (cf. lignes de BHNS)



Mutualisation

Principe

Chaque fois que possible, on privilégiera les solutions mutualisées, autrement dit une utilisation du parking partagée avec une autre activité.

On peut estimer la capacité d'un terrain en première approche, en considérant un ratio de 20 m² par place pour un parking en surface et de 25 m² par place pour un parking en ouvrage (inclut accès, allées et rampes, cheminements)

Il faut cependant que l'activité en question sollicite le parking en parfaite complémentarité avec l'usage P+R. La mutualisation n'est donc en principe envisageable qu'avec des parkings sous-utilisés ou non utilisés en journée les jours de semaine.

Par expérience, la mutualisation fonctionne bien avec deux types d'équipements :

- équipements commerciaux (p. ex. parkings des grandes enseignes, parkings groupés des grandes zones commerciales, ...),,
- équipements publics utilisés essentiellement en soirée ou le week-end (p. ex. salle de spectacle, salle communale, centre sportif, équipements de loisirs, ...).

Une mutualisation avec les parkings d'habitants n'est généralement pas optimale.

En effet, même si une bonne partie des habitants vont travailler en voiture et n'utilisent donc pas leur parking privé en journée, il faut éviter de les y obliger en occupant les places systématiquement à d'autres fins. Par ailleurs, compte tenu des horaires variables et des congés, la disponibilité des places n'est pas garantie. De fait, la mutualisation ne fonctionne que si les places ne sont pas attribuées, ce qui est rarement le cas des parkings d'habitants (achat ou location d'une place attirée).

Mutualisation avec un équipement commercial

Dans le cas de parkings commerciaux, l'offre P+R correspond en général à un quota de l'ordre de 10 à 30% de la capacité globale du parking.

Bien que l'activité commerciale fonctionne en journée tous les jours de la semaine, les parkings commerciaux sont dimensionnés pour pouvoir faire face aux périodes de plus forte affluence, intervenant usuellement les samedis (voire certains soirs de semaine). L'idée est alors de mettre à disposition des usagers P+R, la part des places non occupée la semaine en journée.

Le quota qui peut être attribué aux usagers P+R dépend naturellement de la variation de l'affluence, qui est liée entre autres au type d'activité commerciale. Les parkings des grandes enseignes alimentaires situées en périphérie des villes offrent une bonne complémentarité avec un usage P+R (proportion élevée de clients venant le samedi pour de gros achats).

Le P+R de Balexert à Genève a un quota de 300 places dans le parking de 2'200 places du centre commercial. Les abonnés P+R disposent d'une carte leur permettant d'entrer et sortir librement, et de stationner n'importe où dans le parking.

Le jalonnement du P+R de Balexert assure indirectement la promotion du centre commercial du même nom



Lors de l'agrandissement du parking de Balexert, un doublement du quota de places P+R a pu être négocié



Un quota de places P+R dans un parking commercial est à négocier dans une logique gagnant-gagnant.

En effet, pour l'activité commerciale, cet usage accru de son parking n'induit pas véritablement de coût supplémentaire, tout en lui amenant une clientèle potentielle intéressante. Le jalonnement automobile du P+R permet aussi de promouvoir indirectement l'équipement commercial en augmentant sa visibilité.

Et bien sûr pour la collectivité, il s'agit d'une solution qui évite les coûts de construction et d'exploitation d'une infrastructure dédiée.

La négociation peut intervenir également à l'occasion d'une demande de création ou d'agrandissement d'un parking commercial. Eventuellement, l'accord pourra viser un certain "surdimensionnement" permettant à la fois d'offrir un quota plus élevé de places P+R et de disposer d'un parking en mesure d'absorber les plus forts pics d'affluence de la clientèle commerciale.

Attrait du site

S'agissant d'installations utilisées au quotidien, la clientèle P+R est particulièrement sensible à la sécurité et au confort des lieux.

Un quartier vivant et des voiries bien éclairées offriront un meilleur sentiment de sécurité qu'un site isolé.

La présence d'activités commerciales et de services à proximité du site est un atout en termes de confort de vie.

Exemple illustratif - Le couloir Annecy - St-Julien – Genève

Les déplacements sur le couloir Annecy - Genève sont en forte croissance, avec la dynamique induite par l'arrivée de l'A41. Plusieurs secteurs peuvent être imaginés pour une offre P+R, toutefois chacun soulève des questions particulières.

Bachet-de-Pesay / Etoile

Les P+R existants dans le secteur Bachet-de-Pesay / Etoile connaissent un vif succès, et pour cause puisqu'ils se situent aux portes de la ville et sont très bien desservis par le tramway.

Mais avec les développements urbains attendus, entre autres en lien avec le CEVA, ces P+R vont se retrouver dans un environnement très urbain et il est envisagé de réaffecter certains d'entre eux à d'autres usages.

A noter qu'aujourd'hui, ces sites ne permettent pas d'éviter les secteurs quotidiennement congestionnés au niveau de la frontière (douane de Bardonnex, traversée de St-Julien-en-Genevois).

Perly

Un nouveau P+R est envisagé à Perly (En Louche) en lien avec le prolongement du tramway en direction de St-Julien-en-Genevois. Ce site est certainement pertinent compte tenu de la bonne



accessibilité autoroutière (y compris, d'ailleurs, depuis l'autoroute de contournement) et de sa desserte par une ligne de tramway.

Toutefois, lui aussi se situe à l'aval du passage difficile de la douane de Bardonnex : pour les pendulaires arrivant par l'A41/A40, il ne prendra tout son attrait qu'avec une amélioration de ce tronçon. Et bien sûr, pour ceux qui n'empruntent pas l'autoroute, il ne permet pas non plus d'éviter la traversée difficile de St-Julien-en-Genevois - Plan-les-Ouates.

St-Julien-en-Genevois

A St-Julien-en-Genevois, jusqu'à récemment l'offre P+R se situait dans la localité. Ainsi les pendulaires du Genevois se rendant à Genève ne pouvaient se rabattre sur les transports publics avant d'avoir traversé tout ou partie du centre-ville de St-Julien-en-Genevois, dans des conditions de circulation difficiles. Une possibilité de se rabattre plus à l'amont, avant l'entrée dans la localité, s'imposait donc, tant pour la qualité de vie locale que pour les pendulaires eux-mêmes.

Le P+R récemment mis en service sur le site de la gare de St Julien-en-Genevois et desservi par la ligne TPG D apporte une première réponse à cette situation et a permis de réaffecter une partie de l'offre P+R située à l'aval en localité. Le prolongement attendu du tramway jusqu'à la gare renforcera sensiblement l'attrait de ce P+R, qui offrira alors une alternative particulièrement intéressante pour le trafic transitant aujourd'hui à travers la localité.

Il n'en reste pas moins que la gare se situe aujourd'hui déjà dans un environnement urbain et que dans l'idéal, un site encore plus amont serait préférable, pour autant que le tramway puisse être prolongé jusqu'à ce site.

A noter que le site de la gare reste en tous les cas pertinent pour une offre P+R, ne serait-ce que pour permettre un rabattement sur la ligne ferroviaire en direction d'Annemasse (et de Bellegarde).

Neydens (Macumba/Vitam'Parc)

A l'amont de St-Julien-en-Genevois, les parkings du Macumba et de Vitam'Parc peuvent apparaître comme idéaux pour une utilisation "P+R" vu que ces parkings sont peu sollicités les jours de semaine en journée.

L'attrait de ce secteur se heurte toutefois à deux limites majeures :

- ce secteur est situé à l'amont des grands noeuds (auto-)routiers, il ne permet donc de capter qu'une partie du Genevois et n'est pas susceptible d'intéresser le trafic arrivant par l'autoroute ;
- le prolongement d'une ligne urbaine (bus urbain voire tramway) jusqu'à ce secteur (situé à 2-3 km de la gare de St-Julien-en-Genevois) est financièrement peu réaliste compte tenu des faibles densités de population sur ce tronçon. Il ne peut donc être desservi au mieux que par un service de type "régional" (fréquence modeste), donc d'attrait réduit.

Le Châble-Beaumont

La problématique est la même pour le nouveau P+R mis en service en 2014 au Châble-Beaumont, dont la desserte est assurée par la ligne TPG M circulant à la demi-heure en pointe et à l'heure le reste de la journée, et ne franchissant pas la frontière (transbordement à St-Julien-en-Genevois pour l'accès à Genève).



Douane autoroutière de Bardonnex

Les pendulaires arrivant par autoroute (A41/A40) rencontrent aujourd'hui des bouchons quotidiens au passage de la douane de Bardonnex. Une offre P+R à l'amont de cette zone de congestion serait donc légitime.

La difficulté est alors de définir une solution satisfaisante pour la desserte d'un tel P+R :

- vu l'attrait potentiel de ce site, le service de car Annecy - Genève (déjà fortement sollicité aux heures de pointe) ne serait certainement pas à l'échelle de la demande,*
- une desserte par les lignes TPG transfrontalières existantes (détour) se ferait au détriment des autres secteurs desservis et aurait un attrait limité du fait de leur faible vitesse commerciale (plus de 30 min. jusqu'au centre de Genève),*
- un service dédié de cars par autoroute entre le P+R et le centre de Genève serait très onéreux (plus d'un million d'euros par an, pour une desserte cadencée au quart d'heure en pointe et conservant un service plus réduit aux heures creuses).*

A plus long terme, on peut se poser la question de l'intérêt de ce site. A la frontière bâloise, les installations liées au contrôle du trafic privé ont été entièrement démantelées, le passage de la frontière s'effectue à haute vitesse et sans congestion. Si tel était le cas à Bardonnex, ce site perdrait tout intérêt et c'est plutôt au niveau des échangeurs aval qu'il s'agirait de développer une offre P+R (à Perly p. ex.).

Echangeur A40-A41

Une offre P+R à proximité immédiate de la sortie autoroutière de St-Julien constituerait une localisation optimale du point de vue de l'accessibilité automobile, tant pour les pendulaires arrivant par l'autoroute que pour ceux du Genevois.

La difficulté reste de définir une solution satisfaisante pour la desserte d'un tel P+R. Comme pour le secteur de Neydens, ce site ne prendrait tout son sens qu'avec le prolongement, coûteux, d'une ligne urbaine (tramway ?). L'enjeu financier serait toutefois moindre (secteur situé 1-2 km de la gare de St-Julien-en-Genevois).

Le long de l'autoroute A41

Une offre P+R peut être développée à proximité des échangeurs intermédiaires de l'A41, en lien avec le service de car Annecy - Genève.

Mais le potentiel reste limité, d'une part parce que l'autoroute est très fluide jusqu'à la frontière, d'autre part en raison de l'attrait limité du service de car (fréquence modeste et faible amplitude de l'horaire).

De plus, la desserte de ces P+R devrait pouvoir se faire avec un arrêt bref et sans détour (parking directement attenant à l'autoroute), si on ne veut pas prêter la vitesse commerciale de cette ligne pour les annéciens.



5.2. Conception

Dimensionnement

Il est recommandé de privilégier autant que possible les solutions souples, permettant d'ajuster l'offre P+R à la demande constatée.

En effet, la demande P+R est dépendante de nombreux paramètres dont il n'est pas toujours aisé de mesurer l'impact. Toute valeur de dimensionnement est donc à considérer comme un ordre de grandeur indicatif. La demande dépend entre autres des paramètres suivants :

- le bassin d'origine (population résidant à l'amont) ; son étendue dépend de la structure du réseau routier menant au P+R ;
- le bassin de destination (zones d'emplois desservies à l'aval) ; son étendue dépend étroitement des arrêts desservis par la ligne de transports publics ;
- la part de la population se déplaçant quotidiennement entre les bassins d'origine et de destination concernés (degré d'attraction de l'agglomération-centre) ;
- la part des pendulaires disposants d'une solution de stationnement avantageuse à destination (on rappellera que la politique de stationnement menée dans le bassin de destination a un rôle majeur et très direct) ;
- la facilité d'accès au P+R (pas de détour imposé, localisation à l'amont des tronçons congestionnés, ...) ;
- la qualité de l'offre de transports publics disponible au P+R (itinéraire, temps de parcours, fréquence et amplitude du service, adéquation de l'horaire, ...) ;
- la réglementation et la tarification du P+R (restriction à des ayants droit ou accès libre, paiement ou gratuité) ;
- les prestations offertes (place abritée, proximité d'un équipement commercial, ...) ;
- les autres offres P+R à disposition (concurrence entre les sites),
- les possibilités et conditions de stationnement à proximité.

On privilégiera également des solutions évolutives (ou par étape), permettant d'ajuster l'offre ultérieurement en fonction de l'évolution de la demande.

En effet, tous les paramètres susmentionnés sont amenés à évoluer dans le temps, influençant la demande P+R à la hausse ou à la baisse, parfois de manière très importante. Entre autres :

- croissance démographique et de l'activité économique (auquel s'ajoute, dans le contexte du Grand Genève, l'évolution des équilibres transfrontaliers) ;
- développement des infrastructures routières (nouvelles accessibilités, modification des itinéraires, ...)
- amélioration de la desserte en transports publics du P+R (horaire et cadence, nouvelles liaisons, ...)
- développement du transport public dans le bassin d'origine (permettant de faire l'entier du trajet en transports publics) ;
- création (ou disparition) d'autres P+R, évolution des politiques de tarification et réglementation.



Il est judicieux de prendre en compte le cycle de vie des infrastructures P+R et d'anticiper leur possible reconversion à long terme.

Plusieurs facteurs peuvent amener un site au départ idéalement situé à devenir inapproprié pour un usage P+R, et à justifier son changement d'affectation, en particulier :

- avec le développement de l'urbanisation, un site initialement en bordure de ville peut se retrouver dans un environnement très urbain, et dès lors devenir difficile d'accès, justifier une utilisation plus adaptée (parking public urbain p. ex.), voire prendre une valeur stratégique pour un programme urbain (démolition) ;
- l'extension du réseau de transports publics peut s'accompagner de nouvelles offres P+R plus à l'amont, et donc justifier le démantèlement des offres P+R situées à l'aval.

Le Canton de Genève envisage une réaffectation du P+R de l'Etoile, qui se retrouvera au coeur du programme urbain Praille - Acacias - Vernet. De même, une réaffectation du P+R de Moillesullaz est envisagée suite au prolongement du tramway en direction d'Annemasse et au développement d'offres P+R à l'amont.

Cf. 5.4

A noter que les politiques de tarification et de réglementation sont un moyen d'influencer la demande et d'orienter la clientèle vers les P+R à revaloriser.

Type d'ouvrage

Cf. 5.1

On privilégiera chaque fois que possible, les installations mutualisées.

On rappellera qu'une installation mutualisée (parking utilisé en partage avec une autre activité) est la solution la plus avantageuse, tant sur le plan économique que pour son adaptabilité aux besoins.

Cf. 5.3

Un parking au sol est une solution adaptée aux installations de taille modeste.

E R B

Les parkings en surface sont des installations économiques, faciles à réaliser, et généralement souples (extension ou réaffectation à moindre coût). Cependant ce type d'aménagement est généralement peu approprié à de grandes installations (plusieurs centaines de places), si l'on veut limiter l'emprise foncière, et conserver des distances à pied raisonnables entre le véhicule et l'arrêt de transports publics : en effet, il faut que l'automobiliste puisse se parquer à une distance des arrêts de transports publics ne dépassant pas les 150-200 m (2-3 minutes à pied).

E P G R

Un parking en élévation est une solution intéressante pour les grandes installations.

Ce type d'ouvrage présente un coût de construction certes sensiblement plus élevé, mais offre diverses contreparties, par exemple : réduction des coûts du foncier, raccourcissement des temps d'accès piétons aux arrêts de transports publics, protection contre les intempéries.

P G

Un parking souterrain est une solution à réserver aux sites urbains, par exemple pour permettre une valorisation immobilière de la parcelle ou préserver un site paysager.

Ce type d'ouvrage est très onéreux à la réalisation, et aussi à l'exploitation, tout en offrant en général peu de possibilités d'évolution ultérieure. Et les parkings en sous-sol sont peu appréciés des utilisateurs (insécurité, faible lisibilité du site, accès piétons souvent peu avenants, ...).



En cas de réalisation d'un ouvrage, on veillera si possible à anticiper une possible extension future.

Par exemple, on pourra dimensionner les structures en vue de permettre l'ajout ultérieur d'étages supplémentaires. On peut également penser l'organisation spatiale en anticipant une possible extension dans un ouvrage attenant.

Intégration dans le site

Pour les installations en plein air, on veillera à soigner le traitement paysager du parking.

L'aspect visuel du parking participe au travail d'image nécessaire pour encourager l'utilisation des transports publics. Un revêtement résistant est nécessaire pour les voies de circulation, tandis qu'on privilégiera les matériaux naturels pour les places de parc afin de limiter les surfaces imperméables et d'atténuer l'impact visuel du parking.

EPGR

En milieu urbain, on veillera à la qualité du traitement architectural du parking et à sa bonne intégration dans l'environnement bâti.

Entre autres : on évitera les vastes enceintes closes et imperméables (imposant des détours pour les piétons) ; on soignera le traitement des façades visibles des ouvrages ; la localisation des accès véhicules tiendra compte des réseaux doux (limiter les conflits avec les piétons et cyclistes) ainsi que du voisinage (limitation des nuisances du trafic pour les riverains).

L'accès à pied aux éventuels commerces et services présents alentours doit être facilitée.

Il est naturellement judicieux que l'activité commerciale locale puisse tirer le meilleur parti de la clientèle potentielle que représentent les utilisateurs des P+R. Et pour ces derniers, la possibilité d'accéder facilement à une offre commerciale et de services avant de reprendre son véhicule, est un atout supplémentaire.

Sécurité et confort

Ce thème est développé sous 5.5 Exploitation, chapitre "Sécurité et confort"

Exemples de traitements paysagers



Source : especesdespaces.chez.com

Strasbourg, P+R Pont Phario



Source : www.lineoz.net

Dijon, P+R Mirande

Exemples de traitements de façades



Genève, P+R Etoile



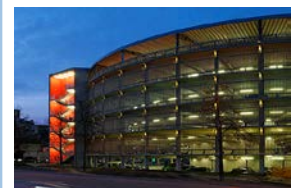
Source : ruesdelyon.wysiup.net

Lyon, P+R Gorge de Loup



Source : http://www.stif.org

Île de France, P+R Herblay



Source : www.photo-alsace.com

Strasbourg, P+R Rotonde



Source : bonjour-lyon.fr

Lyon, P+R Bonnevey, effet lumière



Source : commons.wikimedia.org

Lyon, P+R Bonnevey



Interfaces

Principe

L'interface doit être conçue en vue d'atténuer autant que possible la pénibilité du transbordement de la voiture au transport public, en tenant compte de toutes les étapes : accès en voiture, parcage, paiement éventuel, cheminement à pied, attente à l'arrêt de transports publics.

Pour l'abonné P+R, la répétition quotidienne du transbordement accentue la perception négative de chaque élément d'inconfort et démultiplie la sensation de pénibilité du transbordement.

Accès en voiture et parcage

L'accès automobile au P+R doit être facile et rapide.

Le parcours entre le réseau routier principal et l'entrée du parking doit être aussi direct et aussi bref que possible. L'expérience montre en effet qu'un site trop à l'écart du réseau principal, un léger détour (ou un demi-tour), ainsi qu'une attente trop longue aux feux, peuvent impacter sensiblement l'attrait du parking, en particulier s'il existe d'autres offres P+R plus accessibles à l'amont ou à l'aval.

A Genève, le P+R de Pré-Bois a été aménagé en surface à proximité immédiate d'un centre commercial. On y accède avec un demi-tour via un carrefour à feux. Il ne compte que quelques abonnés, tandis que le P+R voisin de Balexert (parcage sous le centre commercial), avec un accès direct, est très demandé.

En cas de trafic dense et de congestion, on veillera à ce que l'accès au P+R soit facilité.

Par exemple des voies de présélection ou d'insertion peuvent être utiles pour sécuriser un mouvement, pour éviter une file d'attente, pour faciliter l'intégration dans le trafic, pour fluidifier l'accès au parking.

Le parking est à organiser de sorte à limiter les conflits.

En particulier, on cherchera à éviter les interférences entre les entrées-sorties de véhicules et les flux piétons, et à aménager dans le parking des cheminements piétons séparés des voies automobiles.

Le circuit automobile dans le parking sera conçu de sorte à favoriser une bonne fluidité : circuit simple et efficace, limitation des interactions entre les véhicules en manoeuvre et les véhicules en mouvement ou en file d'attente.

Cheminement à pied

L'organisation du parking visera à minimiser la longueur des trajets à pied entre le véhicule et l'arrêt de transports publics.

L'éloignement entre le véhicule et l'arrêt de transports publics a un impact fort sur l'attrait du P+R. La majorité des utilisateurs du P+R devraient pouvoir se parquer à moins de 150-200 m (soit 2-3 minutes à pied) des arrêts de transports publics. Le trajet à pied devrait en tous les cas ne pas dépasser les 300 mètres.



On veillera à faciliter l'orientation sur le site et à optimiser le confort d'accès à pied aux arrêts.

Entre autres : aménagements simples et lisibles, parcours directs sans détours inutiles, cheminements généreux et abrités, traversées facilitées, etc.

En cas de paiement (utilisateurs non abonnés), on évitera les solutions nécessitant la dépose du ticket sur le tableau de bord (éviter les allers-retours à pied).



Strasbourg, P+R Elsau

Attente à l'arrêt

Les espaces d'attente doivent être suffisamment généreux et confortables.

En particulier, le quai dans le sens "aller" sera dimensionné en tenant compte de l'affluence prévisible à l'arrêt. Il sera équipé d'un abri protégeant des intempéries et également dimensionné en adéquation avec la fréquentation attendue, en particulier aux arrêts où la cadence des transports publics n'est pas très élevée (attente potentiellement longue).

La pente des cheminements piétons n'excédera pas 6% afin d'être praticable en chaise roulante.



Strasbourg, P+R Elsau

Personnes à mobilité réduite

Les aménagements tiendront compte des besoins des PMR.

Des places de parc généreusement dimensionnées seront réservées à bonne proximité des arrêts de transports publics, le cheminement entre ces places et l'arrêt sera particulièrement soigné (gabarit adapté, pas d'obstacles, faibles pentes).

Cf. 6.3

Signalétique

Principes

Une bonne signalétique est utile aux utilisateurs des P+R, aussi bien lorsqu'ils circulent dans leur véhicule que lorsqu'ils se déplacent à pied sur le site, pour :

- s'informer,
Quelles prestations offertes, à quel endroit, ...
- s'orienter et se déplacer (jalonnement),
Où suis-je, dans quelle direction dois-je aller, quel sens de circulation, quel cheminement suivre, ...
- favoriser une bonne cohabitation.
Qui a la priorité, où puis-je cheminer en toute sécurité, ...

Deux types de signalétique sont à considérer :

- la signalétique verticale,
Par exemple : panneaux d'information fixes et variables, jalonnement d'orientation, totems, jeux de lumière, ...
- la signalétique horizontale.



Par exemple : marquage au sol, revêtement différencié, points lumineux, ...

Jalonnement automobile

Le jalonnement des P+R est nécessaire en particulier pour les sites permettant une utilisation ponctuelle ou occasionnelle.

A priori, les abonnés P+R stationnant quotidiennement n'ont besoin d'un jalonnement que lors de leurs premières venues. Un jalonnement est en revanche essentiel pour les P+R pouvant être utilisés à la journée ou pour des périodes limitées (achats, visiteurs, touristes, etc.).

Le jalonnement peut aussi faciliter l'accès des véhicules aux places de stationnement disponibles.

Par exemple dans les grands parkings, les dispositifs lumineux permettant de repérer les places encore libres permet de réduire le temps de recherche de place.

Le jalonnement des P+R est utile comme outil de promotion.

Le jalonnement assure une certaine visibilité de l'offre P+R, et donc sa promotion auprès des automobilistes passant dans ce secteur.

Les besoins de jalonnement sont à adapter au type de P+R concerné.

E P Les P+R urbains sont ceux dont il faut particulièrement soigner le jalonnement, étant donné leur faible visibilité dans le paysage urbain et la complexité de l'environnement routier urbain (nombreux carrefours, présélections, densité du trafic, ...). Les P+R sont à jalonner dans un rayon de l'ordre de 1 à 2 km, en veillant toutefois à éviter une signalétique surabondante et inutilement redondante.

B Pour les P+R régionaux, dont le bassin de rabattement est plus étendu, le rayon de jalonnement peut être plus vaste, et doit débiter en principe à partir des grands axes routiers irriguant le bassin.

G R Dans le cas des P+R liés à des gares ferroviaires, il existe généralement un jalonnement de ces gares, auquel cas le jalonnement du P+R proprement dit se limitera aux besoins d'orientation dans le secteur de la gare. Lorsque la gare n'est pas (ou insuffisamment) jalonnée, il est alors judicieux de prévoir un jalonnement portant à la fois sur le P+R et sur la gare en tant que telle (faciliter l'accès à la gare pour la dépose/prise en charge des voyageurs par les automobilistes, ainsi que pour les autres modes de déplacements).

Cf. 6.1

Le jalonnement doit respecter les logos et terminologies définis à l'échelle du Grand Genève.

Les utilisateurs des P+R ont généralement le choix entre différents sites de rabattement. Pour pouvoir communiquer la stratégie P+R développée par les collectivités publiques et permettre aux utilisateurs d'identifier clairement les options à disposition et de leurs conditions d'utilisation, il est essentiel que les logos utilisés et les terminologies adoptées soient cohérentes et coordonnées.

A l'intérieur du parking, on n'omettra pas de jalonner au besoin les places réservées aux PMR.

Jalonnement piéton

Le jalonnement piéton doit surtout faciliter l'accès à pied aux arrêts de transports publics.



On veillera à la clarté de l'organisation du site et à la lisibilité des aménagements pour limiter les besoins de jalonnement piéton.

Pour les parkings en surface, il ne devrait en principe pas être nécessaire d'ajouter du jalonnement piéton : une organisation simple de l'interface, une bonne visibilité des équipements, et des choix de matériaux judicieux, devraient être suffisants pour permettre à l'utilisateur de s'orienter.

Moyennant l'application des mêmes principes, les besoins de jalonnement piétons dans les parkings en ouvrage devraient pouvoir se limiter aux liaisons verticales et aux cheminements extérieurs.

Les équipements doivent être visibles et correctement signalés.

En particulier, on s'assurera d'une bonne visibilité du point d'information.



Dijon, P+R Mirande



Source : www.danielburen.com
Tours, P+R Nord Vaucanson

Information à la clientèle

Ce thème est développé sous 6.3 Contenu de la communication, chapitre "Informer"

Prestations multimodales

Principe

Lors de tout projet P+R, il est judicieux d'examiner l'opportunité d'offrir des prestations multimodales complémentaires, telles que : covoiturage, véhicules en autopartage, stationnement sécurisé des vélos, prêt/location de vélos, borne de recharge pour véhicules électriques, ...

Pour chaque prestation multimodale, l'opportunité dépend du type de P+R ainsi que de sa localisation.

Covoiturage

L'ouverture d'un P+R au covoiturage présente un intérêt surtout pour les sites localisés à proximité immédiate des grands axes routiers.

La priorité pour les covoitureurs est en effet d'éviter tout détour inutile. La présence d'une desserte en transports publics n'est pas déterminante, si ce n'est en tant que solution de replis pour le trajet de retour.

Une ouverture au covoiturage des P+R payants et/ou réglementés est délicate.

Il n'est naturellement pas possible d'accueillir des covoitureurs

Le projet INTERREG France-Suisse "Covoiturage et mobilité dans le bassin lémanique", qui se déroule entre 2012 et 2015, a pour but d'apporter une réponse commune à la problématique des déplacements transfrontaliers, en particulier ceux des pendulaires, en complément aux transports publics.

Il réunit le Groupement local de coopération transfrontalière Transports publics transfrontaliers (GLCT Transports publics), le Conseil Général de l'Ain, celui de la Haute-Savoie, ainsi que les cantons de Vaud, de Genève et du Valais, de même que l'association Chablais Région.

Cette convention permet d'instaurer un programme d'actions commun en vue de développer les pratiques de covoiturage à l'échelle transfrontalière notamment sur le Grand Genève, en rendant compatibles techniquement les différentes plateformes de covoiturage existantes, en harmonisant la signalétique de part et d'autre de la frontière et en améliorant la desserte en transports publics des P+R.

ERB



gratuitement dans un parking payant, ou d'imposer aux utilisateurs P+R des réglementations qui ne s'appliqueraient pas aux covoitureurs. A l'inverse, l'aménagement d'une zone gratuite non réglementée réservée aux covoitureurs serait évidemment utilisée de manière détournée par les utilisateurs P+R.

Or, si l'attrait spécifique des P+R (interface entre un axe routier et un transport public) permet d'envisager un paiement du stationnement, il en va tout autrement pour les covoitureurs qui disposent généralement de nombreuses alternatives non payantes et non réglementées.

Pour les P+R payants, un abonnement de covoiturage permettant le stationnement de 2-3 véhicules est une solution à considérer.

Il peut être judicieux de délimiter les emplacements autorisés aux covoitureurs.

C'est en particulier le cas lorsque l'entrée du parking se situe à proximité des arrêts de transports publics : pour éviter que les covoitureurs ne se concentrent sur la zone du parking la plus attrayante pour les utilisateurs P+R, on envisagera la délimitation d'une zone réservée aux covoitureurs sur les places les moins intéressantes pour un usage P+R.



E P G R **Autopartage**

Le stationnement de véhicules partagés dans un P+R peut éventuellement présenter un intérêt pour les sites localisés à distance piétonne des lieux d'habitation et d'activités.

A Strasbourg, des stations d'autopartage ont été installées dans certains P+R de l'agglomération.

Un abonnement annuel bus-tram-Auto'trement est proposé aux usagers. Il comprend la libre circulation sur les lignes de transports publics ainsi que l'accès aux véhicules d'autopartage.

L'utilisation d'un véhicule partagé pour se rendre du domicile au P+R et y prendre un transport public ne correspond pas à une demande. De même que de se rendre avec sa voiture dans un P+R pour y prendre un véhicule partagé. Il s'agit donc surtout d'apprécier l'opportunité d'affecter une partie de l'ouvrage P+R à une station d'autopartage, à l'attention des personnes habitant ou travaillant dans les quartiers alentours.

B+R (vélo + transports publics)

Une offre B+R est à prévoir chaque fois qu'un P+R se situe à proximité "cyclable" des zones d'habitation.

Il faut naturellement encourager la population à préférer le vélo à la voiture pour se rabattre sur les transports publics. Le vélo est idéal pour des trajets entre 500 m et 3 km, on envisagera donc ce type de solution chaque fois que l'on compte d'importantes zones d'habitation dans un rayon de 3 km.

L'offre B+R doit permettre un parcage sûr du vélo.



Hormis des installations de parage permettant d'attacher son vélo et de le protéger des intempéries, on prévoira également quelques box fermés garantissant une sécurité maximale. La sécurité des installations de parage est en effet d'autant plus importante que les utilisateurs y laissent leur vélo pour une durée prolongée.

E P G R **P+B (voiture + vélo)**

Une offre P+B est à prévoir chaque fois qu'un P+R se situe à proximité "cyclable" des lieux d'activités.

Ce type d'offre permet d'utiliser le vélo à la place du transport public, ou en alternance avec le transport public (par exemple selon les conditions météo). Il concerne surtout les P+R situés à moins de 3 km d'un centre urbain ou d'une zone d'activités importante.

L'offre P+B doit permettre un parage sûr du vélo.

Hormis des installations de parage permettant d'attacher son vélo et de le protéger des intempéries, on prévoira également quelques box fermés garantissant une sécurité maximale. La sécurité des installations de parage est en effet d'autant plus importante que les utilisateurs y laissent leur vélo durant la nuit, le week-end, les vacances.



E P G R **Prêt/location de vélos**

La logique est la même que pour les P+B.

Services associés

Ce thème est développé sous 6.2 Attentes de la clientèle, chapitre "En matière de services associés"

5.3. Mise en œuvre



Portage (France)

Collectivités compétentes

La collectivité maître d'ouvrage doit disposer de la compétence correspondant à la réalisation du projet de P+R.

Si l'offre P+R est située sur voirie, elle sera considérée comme un service public administratif (SPA) et suppose une compétence « voirie ».

En France, deux autres agglomérations ont développé des offres P+R par-delà les frontières.

Luxembourg : 4 P+R ont été aménagés côté français, pour les frontaliers travaillant au Luxembourg. Ces parkings sont gratuits et utilisent en partie des infrastructures existantes (gare, cinéma, centre commercial).

Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) : au moins 6 P+R sont proposés dans le Haut-Rhin pour les frontaliers travaillant à Bâle et d'autres sont en projet. Il s'agit de parkings de gares, ou de P+R réalisés par les villes et le département (sans apport transfrontalier). L'ETB est une organisation essentiellement de coordination et de planification, à ce stade il n'existe pas de structures transfrontalières de mise en œuvre et/ou d'exploitation de P+R.



Si l'offre P+R est située hors voirie (cas usuel), elle sera considérée comme un service public industriel et commercial (SPIC) et suppose une compétence « parcs de stationnement ».

Les compétences relatives au stationnement sont communales.

Ces compétences peuvent être transférées à des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Par exemple une Communauté de Communes (CC) ou bien un Syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) ou multiple (SIVOM), dans la mesure où l'intérêt communautaire/intercommunal peut être démontré.

La création d'un syndicat mixte à vocation unique, réunissant des collectivités de différentes natures ou de différentes échelles territoriales, est également envisageable.

Par exemple en réunissant une commune avec le département, l'agglomération, un EPCI.

Le Département ou la Région peuvent également réaliser des parcs de stationnement, dans la mesure où l'on peut démontrer un intérêt départemental ou régional.

Par exemple, lorsqu'il existe un lien avec un projet de transport département/régional.

Selon ses statuts, la Fondation des parkings a la possibilité d'agir en dehors des frontières genevoises pour piloter un projet P+R (de même que pour exploiter un P+R ou gérer la relation clientèle).

Opportunité d'un portage supra-communal

Les principaux facteurs susceptibles d'influencer le choix entre maîtrise d'ouvrage communale et maîtrise d'ouvrage supra-communale peuvent être :

- le coût de l'opération (P+R en ouvrage, valeur du terrain, etc.),
- la mutualisation avec une installation de stationnement existante (parking communal non utilisé en journée, etc.),
- l'introduction d'une tarification (produit tarifaire combinant le stationnement et le transport public, prélèvement et affectation des recettes, etc.),
- l'impact du projet sur l'environnement du site (répercussions sur le stationnement alentours, trafic induit dans la commune d'implantation, impact positif sur le tissu économique local, etc.).

G R Portage par un privé

Une maîtrise d'ouvrage SNCF est envisageable, lorsqu'elle est propriétaire du terrain. Son intérêt reste toutefois limité.

Il y a lieu de distinguer l'intérêt de la SNCF en tant que gestionnaire de transport ferroviaire et son intérêt en tant que gestionnaire de parcs de stationnement. Par ailleurs, même si un projet P+R est un moyen d'augmenter la fréquentation, le chiffre d'affaires supplémentaire généré est souvent sans rapport avec les investissements à consentir.



Une maîtrise d'ouvrage privée est envisageable lorsqu'il s'agit d'une mise à disposition partielle d'un parking existant par un privé (p. ex. quota de places réservé dans un parking déjà existant). La mise à disposition est réalisée contre une rémunération à définir, qui varie selon les éventuelles contreparties que peut en escompter le privé.

Foncier (France)

Lorsque le terrain est propriété d'une collectivité, une mise à disposition auprès de la collectivité ayant la maîtrise d'ouvrage est suffisante.

Ainsi par exemple, lorsque le terrain est de propriété communale mais que la maîtrise d'ouvrage est supra-communale, il n'est pas nécessaire que la commune transfère la domanialité.

Lorsque le terrain est de propriété privée, une cession voire une mise à disposition auprès de la collectivité ayant la maîtrise d'ouvrage est nécessaire. Le délai nécessaire à cette transaction n'est pas à négliger dans la planification.

Coordination

Une coordination étroite est nécessaire en particulier avec l'Autorité organisatrice et l'opérateur du transport public concerné ainsi que la commune du site d'implantation, pour l'organisation de l'interface et pour l'aménagement des cheminements et équipements nécessaires.

Coûts d'investissement

Les P+R sont des infrastructures pouvant être relativement onéreuses : les coûts peuvent varier de 1 à 10 selon le type d'installation.

De plus, ce type d'infrastructure n'est pas rentable. Les recettes liées à une éventuelle tarification (généralement modeste) peuvent couvrir tout ou partie des coûts d'exploitation, en tous les cas elles ne permettent pas d'amortir l'investissement.

Cet état de fait souligne l'intérêt de privilégier, chaque fois que possible, des solutions mutualisées.

Coût de construction indicatif d'une place P+R (hors foncier) :

- en surface
5 à 10'000 CHF / 3 à 8'000 €
- en superstructure
20 à 30'000 CHF / 15 à 25'000 €
- en sous-sol
40 à 60'000 CHF / 30 à 50'000 €

A Genève, la Fondation des parkings reverse à Unireso l'intégralité du prix des abonnements de transports publics, et ne conserve que CHF 200.- à 700.- par abonné et par an pour le financement des P+R.



Montages financiers (France)

Cf. 5.5

Trois types de montages principaux peuvent être envisagés pour la construction puis l'exploitation :

- construction en maîtrise d'ouvrage publique (MOP) et exploitation en régie (ou aussi en marché public) : adapté pour des installations modestes ou en cas de portage par une collectivité ayant une bonne marge de manoeuvre financière ; en principe incontournable si l'offre P+R est réalisée sur voirie publique (recours limité à la DSP),
- construction en maîtrise d'ouvrage publique (MOP) et exploitation déléguée (affermage) : suppose une tarification du stationnement P+R (nécessité d'une source de revenus),
- construction et exploitation en contrat global (partenariat public-privé voire concession) : adapté à une installation en ouvrage, p. ex. en vue d'un transfert des risques et d'un lissage de l'investissement sur la durée ; suppose également une tarification du stationnement P+R ; la durée de la concession ne peut pas excéder la durée d'amortissement.

Sources de financement

Incluant des territoires sur deux pays et deux cantons, les projets d'infrastructure du Grand Genève doivent prendre en compte la diversité des bases légales existantes.

Pour chaque projet il est ainsi nécessaire de vérifier les bases légales en vigueur et les éléments suivants visent à renseigner certaines d'entre elles concernant les aspects du financement.

Fonds d'infrastructure de la Confédération (périmètre OFS)

Un cofinancement par le Fonds d'infrastructure est envisageable mais les conditions d'octroi sont très restrictives.

Selon les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération (DETEC, 14.12.2010), "les parcs de stationnement, pour autant qu'il s'agisse d'installations publiques en rapport avec les systèmes de parking d'échange Park-and-ride (P+R) et Bike-and-Ride (B+R) [...]" peuvent être cofinancés par le fonds d'infrastructure. Le rapport explicatif de l'examen des projets d'agglomération de 2^{ème} génération (DETEC, 26.02.2014) rappelle les critères d'évaluation pour ce type d'infrastructure et précise que seuls deux P+R situés dans des agglomérations transfrontalières seront cofinancés.



Canton de Genève

Pour le Canton de Genève le financement des P+R s'appuie sur une planification pluriannuelle issue d'une politique publique ad hoc. Le financement de la réalisation des P+R est assuré par des projets de loi spécifiques soumis au Grand Conseil.



Canton de Vaud

Le Canton de Vaud, par l'intermédiaire de la Direction générale de la mobilité et des routes, peut attribuer une subvention au titre de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMPT-RSVD 740.21) pour les P+R liés à des lignes ferroviaires.

Dans le district de Nyon, des réflexions sont en cours afin d'identifier des modes de financement solidaires des infrastructures de mobilité structurantes, comme les P+R, dont les effets bénéfiques sur la mobilité dépassent les limites communales.

Contribution spécifique (P+R transfrontaliers)

Le 28 juin 2012 les partenaires de l'agglomération ont signé le projet d'agglomération de 2^{ème} génération. Ils ont également signé un document d'objectifs sur la coopération franco-genevoise, par lequel le Conseil d'Etat genevois s'est engagé à participer au financement, sur territoire français, de projets d'infrastructures d'intérêts significatifs pour l'agglomération.

Cette participation s'élève à hauteur de 50% au maximum, déduction faite des participations des Etats français et suisse. Sous réserve de l'approbation du Grand Conseil, ce soutien financier porte sur un montant total ne pouvant excéder 240 millions d'euros sur dix ans. Une liste indicative de projets éligibles a été annexée aux documents d'objectifs et inclut notamment des P+R.

Partenariat Public Privé

Pour les P+R situés dans un environnement bâti (ou en voie de l'être), l'ouvrage à réaliser peut être en partie financé au travers d'une valorisation immobilière du site.

Par exemple, au lieu d'un parking aménagé en surface, le site peut être valorisé pour la création de logements/activités, l'offre P+R étant alors intégrée dans un ouvrage réalisé en sous-sol, éventuellement en mutualisation avec l'offre de stationnement destinée aux logements/activités.

A Versoix, l'ancien parking de la gare a fait place à un nouveau quartier. L'offre P+R est restituée au travers d'un quota de places dans le parking en ouvrage créé pour les habitants et commerces du nouveau quartier.

Cf. 6.2

La proposition de services associés (presse, alimentaire, livraisons/gardiennage, covoiturage, bornes de recharge, prêt-location de vélos, etc.) s'appuie en général sur un partenariat avec des prestataires tiers.

Phasage

Cf. 5.2

On privilégiera des solutions évolutives (ou par étape), permettant d'ajuster l'offre ultérieurement en fonction de l'évolution de la demande.

En cas de réalisation d'un ouvrage, on veillera si possible à anticiper une possible extension future.



Exemple illustratif - P+R de Sous-Moulin

Inauguration

En 2002, la Fondation des Parkings inaugure le P+R de Sous-Moulin, situé à l'entrée de Genève au bout de l'autoroute A40 (douane de Thônex-Vallard). Le parking est réalisé sous forme semi-enterrée sur 3 niveaux, offrant ainsi 470 places.

Compte tenu de son excellente accessibilité, ce parking irrigue un vaste bassin et bénéficie donc d'un gros potentiel de clientèle. C'est pourquoi, d'emblée, l'ouvrage a été conçu pour être en mesure d'accueillir ultérieurement jusqu'à 3 niveaux supplémentaires.

Succès

Et de fait, le succès de cette nouvelle offre P+R est plus que rapide. Trois ans après sa mise en service, il approche déjà de la saturation.

En 2006, la liste d'attente atteint près d'une centaine de personnes, et une étude est réalisée en vue de préciser le nombre de niveaux supplémentaires à réaliser en fonction de la demande à long terme. L'étude confirme un besoin prévisible justifiant au moins 2 niveaux supplémentaires. Décision est alors prise de réaliser les 3 niveaux supplémentaires permis par la structure de l'ouvrage.

Surélévation

Dès 2009, les travaux sont engagés pour la surélévation du parking, dont la capacité est portée à 930 places, devenant à cette occasion le plus grand P+R de l'agglomération.

Compte tenu de la conception initiale tenant compte d'une surélévation prévisible, celle-ci a pu être réalisée à un coût comparativement raisonnable (environ CHF 20'000.- / € 16'000.- par place).



Genève, P+R Sous-Moulin, avant surélévation

Genève, P+R Sous-Moulin, après surélévation

5.4. Réglementation et tarification

Conditions d'accès

Opportunité d'une réglementation de l'accès

Plusieurs situations peuvent justifier une restriction de l'accès à un P+R, par exemple :

- éviter les usages détournés de l'offre P+R,
- orienter la répartition de la demande entre les sites P+R,
- donner la priorité à certaines catégories de clientèles sur les sites très demandés.



Types de réglementation de l'accès

Ces restrictions d'accès peuvent prendre différentes formes (en tenant compte toutefois des marges de manoeuvre juridiques applicables sur le territoire concerné), par exemple :

- accès au site réservé aux porteurs d'un titre de transport,

Par exemple, on pourra éviter l'occupation abusive d'un P+R gratuit par des personnes habitant ou travaillant à proximité, en introduisant un macaron remis uniquement aux utilisateurs autorisés.

- obtention d'un abonnement seulement pour les porteurs d'un titre de transport,

- obtention d'un abonnement seulement si le domicile et/ou le lieu de travail sont situés en dehors de zones d'exclusion définies,

Par exemple, habiter/travailler en dehors de la commune où se trouve le P+R, ou au-delà d'une certaine distance du P+R.

- obtention d'un abonnement seulement en l'absence de desserte en transports publics satisfaisante au domicile.

Par exemple, exclusion des personnes disposant, à distance piétonne du domicile, d'un transport public les menant à distance piétonne de leur lieu de travail et assurant un niveau de service supérieur au seuil défini.

A Genève, un abonnement P+R ne peut être obtenu si le demandeur réside ou travaille à moins de 2 km du site, ou s'il dispose d'une bonne desserte en transports publics à moins de 300 m de son domicile. Des dérogations restent possibles pour la prise en compte de cas particuliers.

Dans certains cas et selon l'objectif poursuivi, il est possible d'obtenir un résultat similaire par des mesures incitatives plus faciles à mettre en œuvre (tarification différenciée, ...).

Conditions

On veillera à ce que les règles introduites :

- favorisent une bonne lisibilité de l'objectif poursuivi,
- ne créent pas des inégalités de traitement manifestes,
- soient aisément applicables et contrôlables.

Les dérogations justifiées doivent rester possibles.

Par exemple, prendre en compte les circuits de déplacements quotidiens (nécessité du véhicule sur la partie amont du trajet ou choix d'un site P+R particulier, en raison de contraintes scolaires, d'une autre activité régulière après le travail, d'horaires inadaptés du transport public desservant le domicile, etc.).

Il est préférable de prendre le risque d'un usage abusif de l'offre P+R, plutôt que de dissuader des clients potentiels d'accéder aux transports publics par une application trop stricte des règles établies.



E P G R Tarification

Opportunité d'une tarification

L'opportunité d'introduire une tarification et l'échelle tarifaire devraient être déterminés :

- d'abord et avant tout, en fonction de la stratégie commerciale adoptée sur l'ensemble d'un territoire, Par exemple, offre P+R gratuite pour les lignes de bus et haltes ferroviaires régionales, payante pour les sites permettant le rabattement sur le transport public urbain et pour les gares urbaines, avec une échelle tarifaire progressive en fonction de la proximité du centre de l'agglomération, ou encore des services offerts sur site.

- éventuellement en fonction de contraintes de coordination avec le stationnement local et pour assurer une utilisation appropriée du parking,

Par exemple, tarif journalier du P+R aligné sur la tarification du stationnement urbain alentours, pour éviter un usage détourné. On rappellera qu'on peut également contrôler l'utilisation du P+R sans le rendre payant, par exemple au travers d'un macaron gratuit attribué selon des règles définies.

- exceptionnellement en fonction de l'investissement consenti sur tel site P+R.

En particulier la tarification des P+R en ouvrage ne peut que très partiellement tenir compte de l'investissement réellement consenti, faute de quoi la clientèle potentielle pourrait s'en détourner au profit de sites P+R plus avantageux, ceci surtout lorsque le P+R en question couvre un même bassin de rabattement et n'offre pas d'avantages déterminants (p. ex. qualité de la desserte en transports publics, confort et sécurité, proximité d'une offre commerciale, etc.).

D'où l'importance d'une approche partagée du financement.

Coordination avec la tarification des transports publics

La tarification des P+R doit être coordonnée avec celle des transports publics, à plusieurs niveaux :

- compenser la progressivité de la tarification zonale de la communauté tarifaire.

Le découpage en zones de la communauté tarifaire a généralement pour effet pervers de renforcer l'attrait des P+R les plus proches du coeur de l'agglomération au détriment des P+R situés plus à l'amont (coût plus élevé du titre de transport depuis les zones les plus éloignées). Les marges de manoeuvres sont limitées pour adapter la tarification zonale d'une communauté tarifaire, c'est surtout le découpage des zones qui peut être ajusté localement pour inclure ou exclure tel ou tel P+R. Cet effet pervers peut donc être compensé essentiellement par le biais de la tarification du stationnement P+R, par exemple au travers d'abonnements combinés (stationnement + titre de

Exemple comparé des P+R de Genève-Plage et de Veigy-Foncenex :

Le site de Genève-Plage se situe dans la zone 10 Unireso où l'abonnement mensuel coûte CHF 70.- pour le transport public seul. Le stationnement dans le P+R de Genève-Plage est cependant payant, et un abonnement P+R mensuel combinant transport public et stationnement est proposé à CHF 150.-.

Veigy-Foncenex se situe dans la zone 81 Unireso. L'abonnement mensuel aux transports publics pour les zones 10 et 81 est de CHF 97.- (81 €). Le stationnement dans le P+R de Veigy-Foncenex est gratuit, dès lors il reste financièrement avantageux de stationner dans ce P+R plutôt qu'à Genève-Plage, bien que l'abonnement de transport public y soit plus onéreux.



transport) dont la part "stationnement" varie fortement en compensation de la part "titre de transport".

- étendre la communauté tarifaire pour intégrer les sites P+R les plus périphériques.

Il est essentiel que le client P+R puisse obtenir, à partir du site sur lequel il stationne, un titre de transport couvrant l'entier de son trajet en transports publics. Le cas échéant, la mise en service d'un nouveau site P+R doit être coordonnée avec une extension simultanée des produits tarifaires des transports publics.

Cf. 6.2

Types de produits tarifaires

Pour les pendulaires, il est judicieux de proposer des abonnements combinés annuels et mensuels.

Dans la mesure où ils effectuent le même trajet quotidiennement et sur une longue période, un abonnement annuel combinant l'utilisation du parking et l'accès au transport public est recommandé. Il s'agit en effet de fidéliser le client en lui proposant une solution simple, forfaitisée, lui évitant des démarches répétées.

Un abonnement mensuel est également bienvenu pour les personnes dans des situations temporaires ou transitoires (contrat à durée limitée, prise d'un travail ou déménagement en cours d'année, etc.).

Si l'on veut ouvrir l'utilisation du P+R aussi à d'autres motifs de déplacement, des offres de courte durée sont à développer, par exemple sous forme de cartes journalières, hebdomadaires ou week-end, si possible combinées et multivoyageurs.

Un titre combinant le stationnement et le transport public sur une courte durée est utile pour les trajets occasionnels privés (achats en centre-ville, accès aux services, sortie loisirs, etc.) ou professionnels (accès au centre-ville pour un rendez-vous, accès à la gare principale pour un déplacement longue distance, etc.).

Il sera également apprécié par les touristes et visiteurs en séjour (laisser son véhicule pour la semaine ou le week-end et se déplacer en transports publics) ou pour les visiteurs venant en ville pour la journée.

En général, ces produits tarifaires sont à proposer pour une personne seule, mais aussi pour plusieurs personnes accédant ensemble en voiture, autrement dit une offre combinant le stationnement d'un véhicule et l'utilisation des transports publics par plusieurs personnes.

A noter qu'à la différence des abonnements mensuels ou annuels, ces produits tarifaires de courte durée ne peuvent en principe pas être soumis à des restrictions particulières.

Lorsqu'une offre multimodale est proposée, des solutions d'abonnements combinant les différents modes sont à prévoir, par exemple abonnements B+R, P+B, covoiturage, etc.

Un abonnement B+R sera intéressant pour les pendulaires désirant se rendre sur le site en vélo et l'y stationner de manière sécurisée pour la journée avant de poursuivre en transports publics. Eventuellement, une offre mixte P+R+B, à un tarif intermédiaire, pourra intéresser les pendulaires qui



souhaitent pouvoir alterner vélo et voiture pour l'accès au site (par exemple en fonction des conditions météo).

Un abonnement P+B intéressera les pendulaires qui souhaitent accéder au parking en voiture et poursuivre en vélo sur la partie urbaine du trajet. L'abonnement permettra de stationner le vélo de manière sécurisée pendant la nuit et le week-end (par exemple dans un box). Eventuellement, une offre mixte P+R+B, à un tarif intermédiaire, pourra intéresser les pendulaires qui souhaitent pouvoir alterner vélo et transport public pour le trajet urbain (par exemple en fonction des conditions météo).

Si l'on veut ouvrir un P+R payant aussi au covoiturage, un abonnement portant uniquement sur l'utilisation du parking sera à prévoir.

Des formules à la journée ou pour de courtes périodes peuvent être utiles aussi pour ces différents produits tarifaires multimodaux.

A Strasbourg, les agents délivrant les titres de stationnement et de transport au conducteur à l'entrée des P+R remettent également un titre de transport gratuit (trajets aller + retour) à l'ensemble des passagers du véhicule.

A Lyon, les P+R situés en bout de ligne de métro sont gratuits pour les utilisateurs du métro. Il suffit, au moment du passage du véhicule en sortie de parking, de présenter son ticket de métro validé.

A Marseille, le stationnement dans les P+R est gratuit pour les abonnés au réseau de transports urbains, payant pour les usagers occasionnels.

Si l'on veut alléger ou simplifier le dispositif tarifaire tout en maîtrisant les risques d'usage détourné, diverses solutions de gratuité conditionnée sont imaginables.

On peut par exemple autoriser un déplacement gratuit en transports publics moyennant présentation du ticket de parking, ou à l'inverse offrir la gratuité du stationnement pour les personnes présentant un titre de transports publics.

Cf. 6.2

Modalités d'inscription et de paiement

L'obtention des abonnements combinés annuels et mensuels des pendulaires nécessite en principe des guichets virtuels et physiques.

Les abonnements ne sont généralement remis que sur présentation d'un certain nombre de pièces, permettant de vérifier le respect des conditions d'obtention dudit abonnement. Ceci devrait être possible sans que le demandeur n'ait à se déplacer (demande via internet, envoi des documents par email ou courrier, paiement en ligne ou par virement/versement, réception de l'abonnement par courrier).

Mais il est aussi judicieux, pour les personnes peu à l'aise avec le virtuel ou souhaitant des renseignements, de proposer un certain nombre de guichets avec du personnel bien informé et offrant toutes les facilités.

Si l'on veut fidéliser le client, le renouvellement des abonnements doit être automatique, avec une solution de paiement facilitée (paiement en ligne, facture payable par virement/versement, etc.).

Les produits tarifaires de courte durée doivent pouvoir être obtenus auprès de guichets virtuels et physiques, mais aussi et surtout sur site.

Les produits tarifaires de courte durée ne sont en principe pas soumis à des conditions particulières d'obtention, les démarches à entreprendre sont donc plus simples.



Ainsi, on envisagera un guichet virtuel, permettant d'acquérir le produit tarifaire désiré à l'avance (paiement en ligne, titre de transport imprimable ou sur smartphone, etc.).

Ces produits tarifaires devraient aussi pouvoir être acquis auprès de divers guichets (gares, tabacs, offices de tourisme, hôtels, etc.).

Mais surtout, ils doivent également pouvoir être obtenus directement sur site (distributeurs, tabac à proximité immédiate du site, etc.).

Contrôle

En cas de tarification et/ou de réglementation de l'accès au P+R, il est nécessaire de prévoir un dispositif de contrôle approprié.

P G

Contrôle automatisé par barrières : optimal pour les ouvrages et les sites d'une certaine taille, présentant un risque élevé d'usage détourné.

Les barrières garantissent un usage parfaitement conforme du parking, seuls les ayants droit étant en mesure d'entrer et sortir.

L'installation de barrières a cependant un certain coût, et nécessite ensuite un entretien régulier. Elle est généralement envisagée pour les installations dépassant 150 places.

A noter que le dispositif est plus complexe (et donc plus onéreux) lorsque l'accès au parking n'est pas limité à des abonnés (activation des barrières avec une carte d'accès ou avec son titre de transport public, par exemple) mais qu'une utilisation de courte durée est également admise (émission de tickets et billettique de paiement, par exemple).

Enfin, du personnel doit être en mesure d'intervenir (sur place ou au moins par une commande à distance), en cas de dysfonctionnement (barrière de sortie bloquée, carte d'accès défectueuse, etc.).

E R B

Contrôles épisodiques : optimal pour les parkings présentant un faible risque d'usage détourné.

Pour les sites payants et/ou dont l'accès est réglementé, le risque d'un usage détourné peut être atténué par le passage épisodique d'un contrôleur, vérifiant la validité des titres de stationnement. Le contrôle doit être assuré par du personnel assermenté, ou du moins habilité à dresser des constats d'infraction.

Ce type de contrôle implique souvent qu'un titre de stationnement soit apposé derrière le pare-brise. Pour les abonnés, cela suppose la remise de deux documents séparés : un titre de stationnement à laisser visible dans le véhicule et un titre de transport à garder sur soi durant les trajets en transports publics. Si une utilisation de courte durée est également admise, la billettique (voire une éventuelle solution de paiement

Sur Genève et Vaud :

- les P+R en ouvrage (Etoile, Balexert, Genève-Plage, ...) sont gérés par barrières,
- les personnes stationnant dans les P+Rail CFF (haltes régionales) doivent déposer leur abonnement ou ticket de stationnement derrière le pare-brise et du personnel agréé assure un contrôle épisodique,
- aucun P+R n'a de personnel dédié au paiement et au contrôle des entrées-sorties.



Source : Philippe Piron

Aix-en-Provence, barrières et local

A Nantes, les P+R sont équipés de barrières à l'entrée et à la sortie. Le contrôle des usagers se fait à la sortie, grâce à la lecture optique du code barre situé derrière le titre de transport.

A Strasbourg, le contrôle des usagers se fait à l'entrée des P+R, où un agent délivre les titres de stationnement et de transport aux clients occasionnels (entrée par badge pour les abonnés).



Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Citura>

Reims, P+R Hôpital, personnel à l'entrée



dématérialisée, par exemple via le téléphone) devra permettre au contrôleur d'identifier les véhicules en règle ou émettre un ticket à déposer de manière visible dans le véhicule.

Présence humaine sur site : a priori disproportionnée.

La présence sur le site d'une personne dédiée au contrôle des entrées-sorties et au paiement du stationnement est une solution très onéreuse en regard du temps de présence nécessaire (entrée-sortie à maintenir possible à toute heure) et du faible montant des recettes pouvant être escomptées. Cette solution est déconseillée.

Impact sur le stationnement alentours

En cas de tarification et/ou de réglementation de l'accès au P+R, il est judicieux de s'assurer d'une bonne coordination avec la politique communale de stationnement afin de limiter les utilisations détournées.

Principalement deux types de cas sont à anticiper :

- une offre P+R payante et/ou d'accès réglementé, dans un quartier offrant des possibilités de stationnement gratuites (ou moins onéreuses) sans limitation de durée à bonne proximité du site, ou des places de stationnement non contrôlées.

Le P+R payant risque alors d'être déserté au profit des rues alentours, induisant une nuisance pour les riverains et un manque à gagner pour la collectivité bénéficiant des recettes du parking. En cas d'accès réglementé, les utilisateurs non admis dans le P+R risquent de contourner la mesure en stationnant également sur les rues alentours.

La solution à mettre en œuvre pour l'offre de stationnement alentours dépend des destinataires de cette offre. Une limitation de la durée de stationnement (par exemple maximum 3 heures) suffit s'il s'agit de préserver l'accès aux commerces et services, aux professionnels, aux visiteurs, mais sera inadaptée si le stationnement est avant tout destiné aux habitants. Dans ce dernier cas, la mise à disposition de macarons d'exemption pour les habitants leur permettra de stationner de manière prolongée, au-delà de la durée autorisée.

- une offre P+R gratuite et/ou non réglementée, dans un quartier où le stationnement public est payant, réglementé (durée limitée), ou déficitaire.

Le P+R risque alors d'être squatté par des véhicules sans lien avec sa vocation, au détriment des personnes souhaitant se rabattre sur les transports publics.

Diverses solutions sont à considérer selon le contexte, par exemple : introduction d'une tarification du P+R au moins équivalente à celle de l'offre de stationnement alentours, remise d'un macaron aux clients P+R autorisés, pose de barrières avec remise d'un badge aux clients P+R autorisés.



Exemple illustratif - Regionyon

Constat : une utilisation non optimale de l'offre P+R

L'étude de définition d'une stratégie de réglementation-tarifcation des P+R sur le district de Nyon (RR&A, 2012) dressait le constat suivant :

- seuls deux P+R réglementent les ayants droits, et ce dans des logiques opposées : l'un (gare de Gland) exclut l'accès au P+R pour les habitants de la commune, l'autre (gare de Mies) le réserve à l'usage exclusif des habitants de la commune.
- seuls les P+Rail des gares CFF sont payants, selon une tarification définie à l'échelon nationale ; celle-ci n'étant pas coordonnée avec la tarification des transports publics régionaux (communauté tarifaire Mobilis), il est généralement plus avantageux de se rendre à la gare en voiture et payer le P+R que de payer le bus régional depuis son domicile.
- dans les P+Rail des gares CFF, le nombre d'abonnements est contingenté pour maintenir une possibilité d'accès à la journée. Le problème est qu'au moment de se réabonner, la priorité est donnée au premier venu et non aux anciens abonnés, qui peuvent donc se retrouver sans solution de parcage, du jour au lendemain.
- des enquêtes ont montré qu'un tiers des abonnés des grands P+R habitent à moins de 2-3 km du parking.

Et de fait, la plupart des collectivités et exploitants relèvent les conséquences de ce manque de coordination et de stratégie claire vis à vis de la clientèle : usages détournés de certains sites P+R et parkings publics, concurrence entre les différents sites P+R, concurrence entre l'offre P+R et les bus régionaux, etc.

Afin de mieux maîtriser l'utilisation des P+R existants, mais aussi et surtout des nombreux P+R projetés, deux scénarios réglementaires et tarifaires contrastés ont été explorés :

- l'un vise une utilisation optimale des diverses installations au travers d'une approche réglementaire et tarifaire relativement volontariste,
- l'autre vise à limiter les principaux abus au travers d'un dispositif simple et pragmatique.

Des contraintes fortes pour une stratégie coordonnée

Mais en tous les cas, deux contraintes fortes s'imposent :

- la tarification Mobilis : la communauté tarifaire vaudoise est définie à l'échelle du canton, elle ne peut donc pas être modifiée dans sa structure (limites de zones ajustables, mais nombre de zones et tarifs non modifiables), sous peine de perdre sa cohérence globale ;
- la tarification et la réglementation des P+Rail CFF : des ajustements ne sont envisageables que dans la mesure où ils restent en cohérence avec les principes définis à l'échelle nationale (structure tarifaire, limitation des ayants droits) ;

La stratégie envisagée : simplicité et pragmatisme

L'étude comparée des deux scénarios contrastés a rapidement mis en évidence que si l'on veut se prémunir des utilisations détournées de manière relativement exhaustive, on se retrouverait avec un arsenal réglementaire et tarifaire :

- complexe à coordonner et à mettre en œuvre, administrativement lourd à gérer et à contrôler au quotidien,



- difficile à expliquer à la population et peu lisible pour la clientèle,
- n'offrant pas la souplesse nécessaire pour répondre aux multiples exceptions et cas particuliers (avec le risque de simplement renvoyer cette clientèle P+R potentielle à sa voiture...), pouvant accentuer certaines inégalités de traitement, et laissant de toute façon des possibilités d'abus de "niche".

L'approche retenue est certes moins ambitieuse mais aussi et surtout plus aisée à mettre en oeuvre et plus compréhensible par la clientèle. Elle se fonde principalement sur :

- une tarification différenciée incitant la clientèle à préférer les sites les plus proches du domicile et permettant de limiter la demande dans les P+R les plus sollicités,
- la possibilité d'exclure l'accès aux P+R des gares principales pour les personnes travaillant à proximité du site (sites en milieu urbain), ou pour les personnes disposant d'un transport public efficace et adapté à proximité de leur domicile,
- la possibilité d'introduire des macarons gratuits (moyennant présentation d'un titre de transport) pour les petits P+R régionaux gratuits situés dans les villages, dans le cas où l'offre devait être détournée par les personnes habitant ou travaillant à proximité du site,
- une mise en adéquation des politiques communales de stationnement (offre de stationnement publique).

5.5. Exploitation

Missions de gestion

La gestion d'un P+R comporte plusieurs tâches, en particulier :

- exploitation du parking,
Gestion et entretien des installations au quotidien, etc.
- relations avec la clientèle,
Accueil et information, gestion des droits d'accès et abonnements (délivrance des titres, facturation et encaissements, résiliations et remboursements, etc.), contrôle des titres et de la bonne utilisation des installations, sécurité, promotion auprès de la clientèle potentielle, etc.
- relations avec le commanditaire/propriétaire,
Rapports sur l'utilisation des installations, gestion des recettes, etc.
- coordination avec les partenaires,
Exploitant et autorité organisatrice de la ligne de transports publics, organisme en charge de la tarification multimodale, gestionnaire de l'infrastructure routière d'accès, etc.),
- suivi de l'utilisation des installations et adaptation aux évolutions.

Mode de gestion (France)

Gestion directe

On peut distinguer principalement deux modes de gestion directe d'un P+R :



- la régie directe communale ou intercommunale,

Le maître d'ouvrage assure lui-même, dans son intégralité, la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage en recourant à ses propres services (personnels, moyens...).

- le marché public.

Le titulaire du marché fournit une prestation à une collectivité publique moyennant le paiement, par elle, d'un prix convenu au contrat. Le titulaire du marché n'est pas responsable de l'exécution d'un service public. Il n'assume pas de risques d'exploitation et la durée du contrat est strictement limitée à celle nécessaire à la fourniture des prestations convenues.

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

Gestion déléguée

Différents modes de gestion déléguée d'un P+R peuvent être envisagés :

- la gérance,

Il s'agit d'un contrat par lequel une collectivité publique confie à un délégataire (régisseur), le soin d'exploiter un service public moyennant une rémunération fixe, éventuellement assortie d'un intéressement.

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

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), mais conserve en contrepartie, des pouvoirs importants en matière d'organisation du service ainsi que toutes les responsabilités concernant la réalisation de l'équipement.

La rémunération fixe du régisseur 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.

- l'affermage : une tarification du stationnement est en principe nécessaire (rémunération en tout ou partie au travers des recettes du stationnement),

La collectivité conserve la mission de construire l'installation et en garde la propriété, mais elle confie à un délégataire (fermier) la gestion de l'installation et le soin de l'exploiter à ses risques et périls.

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.

Le fermier loue l'installation, il est responsable de son bon fonctionnement et verse une redevance à la collectivité. Il est donc responsable du plan de financement de l'exploitation.

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

Plusieurs agglomérations (Lille, Grenoble, Cherbourg, Nantes, Brest) ont une délégation de service public (DSP) sous forme de contrats d'affermage, passés auprès des structures assurant l'exploitation de leur réseau de transports publics (sociétés d'économie mixte ou autres, affiliées aux grands groupes de transport Transdev et Keolis).

L'agglomération de Strasbourg a une DSP sous forme de contrat de concession auprès de l'exploitant de son réseau de transport (affilié à Transdev).



- le contrat de partenariat public-privé,

Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel la personne publique confie à un tiers, pour une période déterminée, une mission relative au financement d'investissements d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou à la transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion.

- la concession : en général non adaptée aux P+R (potentiel de recettes a priori insuffisant).

La réalisation et la gestion de l'installation sont confiées à un concessionnaire. Celui-ci construit et exploite l'installation, à ses frais et à ses risques et périls. Il se rémunère auprès des usagers (redevances), voire au travers d'autres sources (p. ex. location d'emplacements publicitaires).

Le maître d'ouvrage public peut garantir les emprunts jusqu'à 50% de l'investissement. La collectivité ne conserve que le contrôle de la qualité du service.

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

Dans l'hypothèse où les comptes prévisionnels de l'opération montrent que les recettes d'exploitation couvrent uniquement les frais de fonctionnement, ce qui est généralement le cas des P+R, il est souhaitable de préférer les autres modes de gestion.



Mode de gestion (Genève)

Sur le territoire du canton de Genève, la Fondation des parkings (fondation de droit public créée par l'Etat de Genève) assure la réalisation et l'exploitation de l'ensemble des P+R, à l'exception des P+Rail des CFF. Elle gère également une grande partie des parkings publics urbains (ainsi que certains parkings privés) et les macarons d'exemption (zones bleues). Enfin, elle est également en charge du contrôle du stationnement sur une partie des communes. Les recettes issues des P+R, des parkings urbains et des macarons de stationnement, contribuent au financement des nouveaux P+R.

Selon ses statuts, la Fondation des parkings a la possibilité d'agir en dehors des frontières genevoises, aussi bien pour piloter un projet P+R que pour exploiter un P+R ou gérer la relation clientèle.



Mode de gestion (Vaud)

Dans le district de Nyon, des réflexions sont en cours sur les différents modes d'exploitation possibles des P+R. Plusieurs pistes sont explorées comme la délégation de la gestion à des tiers non propriétaires du bien-fonds du P+R (fondations privées ou publiques), au propriétaire du bien-fonds (privé ou public) ou à une entité ad'hoc créée par les partenaires investisseurs.

Coût et financement

Le paiement de l'utilisation du P+R par ses utilisateurs peut contribuer à financer en partie l'exploitation, mais doit rester un outil de régulation de l'utilisation des P+R plutôt qu'une source de financement en tant que telle.

Cf. 5.3 et 5.4

Les coûts d'exploitation sont souvent supérieurs aux recettes que l'on peut escompter de la tarification P+R. Et on rappellera qu'en tous les cas, ces recettes ne sont pas en mesure de financer l'amortissement.

D'autres recettes sont également envisageables, mais avec un apport généralement limité.

Par exemple : location d'espaces publicitaires, location de surfaces à des prestataires, etc.

Sécurité et confort

La sécurité et le confort des P+R sont des éléments particulièrement importants du fait que les clients sont des utilisateurs quotidiens des installations.

La répétitivité quotidienne accentue la pénibilité de chaque élément d'inconfort ou d'insécurité.

Les besoins de sécurité concernent :

- les personnes : cohabitation avec le trafic sur les trajets à pied, risques d'agression,
- les véhicules : risques de dégradation et de vol.

Au-delà de la sécurisation objective du site, c'est le sentiment de sécurité de la clientèle qui doit être renforcé. Le sentiment de sécurité passe entre autres par :

- l'environnement du site,

A Genève, le coût d'exploitation annuel des P+R gérés par la Fondation des parkings peut aller jusqu'à CHF 300.- par place pour un parking en surface et CHF 1'000.- par place pour un parking en ouvrage (soit plus que les CHF 200.- à 700.- par abonné et par an qu'elle conserve sur le prix des abonnements P+R, dont la part "transports publics" est intégralement reversée à Unireso).

En France, le coût d'exploitation annuel d'un P+R varie usuellement entre 300 et 500 € par place.



Source : www.transisere.fr

Vizille, P+R Chantefeuille



Source : Atelier Positif

Mérignac, P+R de la Marne



Source : http://ds45.blogspot.ch

Orléans, P+R Clos du Hameau



Par exemple quartier urbain animé ou site isolé à l'écart des lieux de vie, mendicité et sollicitations indésirables, etc.

- une présence humaine,

Par exemple : présence d'un gardien, activité commerciale à proximité immédiate, dispositif d'appel d'urgence, etc.

- une surveillance du site,

Par exemple : gardiennage (ponctuel ou continu), système d'alerte, système de vidéosurveillance (locale ou à distance)., etc.

- un bon éclairage,

En particulier pour les zones de stationnement, les cheminements, les espaces d'attente, les installations de billettique.

- une ambiance rassurante,

Par exemple : architecture soignée, jeu d'éclairage, ambiance sonore, propreté, bon entretien des installations, etc.

- la réponse rapide aux éventuels problèmes techniques.

Entre autres, possibilités d'action rapide en cas de barrières coincées, de carte magnétique défectueuse, de billettique défailante.

A Montpellier, tous les P+R sont gardiennés et équipés de caméras de surveillance.

À Toulouse, les P+R sont équipés d'un système de gestion centralisé. En cas de problème, des agents mobiles se déplacent sur le site.

Le confort des clients P+R passe par :

- la qualité des prestations de base,

Aménagement du site, information, jalonnement, billettique, prise en compte des PMR, etc.

- la qualité et le niveau d'équipement du site,

Abris et espaces d'attente, bancs, éclairage, poubelles, horloge, toilettes, etc.

- la qualité et le confort du transport,

Places assises et promiscuité, qualité du matériel roulant, etc.

Cf. 6.2

- les éventuels services complémentaires.

L'utilisation mutualisée des parkings P+R peut aider à justifier un niveau d'équipement et de sécurisation supérieurs.

5.6. Evolutions

Evolution de la demande

De nombreux paramètres sont susceptibles de faire évoluer la demande de places P+R de manière significative, à la hausse ou à la baisse. Un bon suivi de ces évolutions potentielles est donc utile pour anticiper les variations prévisibles de l'utilisation du P+R.

Les évolutions suivantes peuvent fortement modifier la demande P+R :



- évolution de la politique de stationnement à destination ;
- évolution de la qualité de l'offre de transports publics disponible au P+R (liaison, horaire, performance) ;
- création/suppression d'autres offres P+R touchant en partie le même bassin d'influence ;
- évolution du bassin d'origine : croissance démographique, nouvelle liaison routière étendant la zone d'influence du P+R ;
- évolution du bassin de destination : nouvelles zones d'emplois desservies par la ligne de transports publics.

Evolution urbaine

Avec le temps, l'évolution du contexte bâti peut amener à reconsidérer l'opportunité d'un P+R, ou du moins sa localisation.

En particulier :

- extension progressive de l'agglomération urbaine dense, amenant à reconsidérer la pertinence d'un site P+R devenant trop "urbain" ;
- valorisation immobilière souhaitée du site utilisé par le P+R.

Ces perspectives d'évolution devraient être si possible prises en compte dès la conception du projet de P+R, afin de faciliter la transition ultérieure prévisible.

Ainsi par exemple :

- on pourra opter pour une solution d'aménagement légère, en attendant l'opportunité d'un ouvrage intégré à une construction à venir ;
- l'ouvrage pourra être conçu en anticipant sa possible réaffectation ultérieure (p. ex. pour un parking P+R appelé à devenir un parking public à terme).

Il s'agit également de profiter des éventuelles opportunités offertes par un développement urbain pour l'intégration ou le financement de l'offre P+R.

Entre autres :

- l'ouvrage destiné à accueillir l'offre P+R pourra être intégré à un projet urbain plus large, avec une éventuelle mutualisation des installations de stationnement ;
- le financement d'un P+R ou le financement de sa relocalisation peuvent être en partie assurés au travers d'une valorisation immobilière du site.

Evaluations

Il est recommandé de procéder à un suivi régulier de la fréquentation du P+R et de la satisfaction des clients, afin de permettre une appréciation actualisée de la pertinence de l'offre P+R proposée, en termes de capacité, de conditions d'utilisation (tarification, ayants droit), de prestations (confort, services, etc.), d'équilibre financier, voire de localisation.



Exemple illustratif - Le couloir Thonon - Genève

L'ère du P+R urbain de Genève-Plage

Pendant de nombreuses années, le P+R de Genève-Plage, située à la porte de la Ville de Genève et desservi par des lignes urbaines de trolleybus était la seule solution de rabattement sur les transports publics pour les pendulaires arrivant par la route de Thonon. A voir son succès, son dimensionnement généreux (900 places) n'était pas sous-estimé.

Le passage de la frontière : création et succès du P+R de Veigy-Foncenex

Le prolongement transfrontalier de la ligne régionale des TPG (ligne G), qui visait à desservir Veigy-Foncenex, s'est accompagné de l'émergence d'un stationnement improvisé à proximité de la frontière par des pendulaires souhaitant se rabattre sur cette ligne.

Dans la perspective du chantier de la traversée de Vézenaz et de son fort impact prévisible sur les conditions de circulation, une solution de rabattement efficace a été mise en place avec l'aménagement d'un parking P+R à la frontière, un renforcement significatif de la cadence de la ligne G, et des mesures d'aménagement sur la route de Thonon pour assurer une bonne vitesse commerciale de la ligne. Le succès a été au rendez-vous au point que les cadences de la ligne G ont été à nouveau augmentées pour satisfaire la demande, et qu'un quasi doublement de la taille du parking P+R est actuellement en projet. La ligne T71 Thonon - Genève a elle aussi connu une forte augmentation de sa fréquentation.

Perspectives d'évolution à court terme : le BHNS et le RER franco-valdo-genevois

Le projet de BHNS sur l'axe Thonon - Genève s'accompagnera d'un chapelet de parkings P+R. A cet horizon, une bonne partie de la clientèle du P+R de Veigy-Foncenex aura donc la possibilité de se rabattre sur les transports publics bien plus à l'amont.

A l'est de cet axe, l'amélioration de la desserte ferroviaire et la création de P+R dans les gares offrira également une alternative intéressante pour une partie de la population utilisant aujourd'hui le P+R de Veigy-Foncenex.

L'impact sur la demande future au P+R de Veigy-Foncenex est toutefois difficile à estimer et dépendra de multiples facteurs (attrait respectif des diverses offres de transport, politiques tarifaires, etc.).

Pour ce qui est du P+R de Genève-Plage, la Fondation des Parkings s'attend à une perte de l'ordre de 150 abonnés suite aux projets de BHNS et de RER franco-valdo-genevois.

Perspectives d'évolution à long terme : l'axe fort urbain, la traversée du lac et la 2x2 voies

A plus long terme, il est envisagé de réaliser un axe fort de transport public urbain (fréquence élevée) jusqu'à la Pallanterie. Un grand P+R serait aménagé à son terminus. A cet horizon, une grande partie de la clientèle du P+R de Genève-Plage sera donc amenée à se reporter sur cette nouvelle infrastructure. La vocation du parking de Genève-Plage devra alors être réinterrogée. Et ce d'autant plus que dans la perspective de la réalisation d'une traversée autoroutière du lac il ne serait plus judicieux de conserver une grande infrastructure P+R très à l'aval des futurs accès autoroutiers.

Le futur P+R de la Pallanterie et son excellente desserte urbaine, pourraient aussi avoir un effet d'attraction pour une partie de la clientèle utilisant jusqu'alors le P+R de Veigy-Foncenex.



On n'oubliera pas non plus le projet de mise à deux fois deux voies de l'axe routier Thonon - Annemasse. Avec la traversée autoroutière du lac, ces deux infrastructures routières majeures conduiront à un fort brassage des cartes entre voiture et transport public et redéfiniront les bassins d'influence des différents P+R de la région. Ces nouvelles infrastructures se traduiront donc par une redistribution plus ou moins marquée de la demande P+R.

Des solutions évolutives et un suivi

Cette analyse montre bien à quel point il est difficile d'anticiper la demande future sur un P+R donné, la nécessité de concevoir des installations pouvant s'ajuster rapidement à la demande, et l'importance d'un suivi régulier des évolutions afin d'anticiper au mieux leurs effets prévisibles sur la demande P+R.



6. Approche clientèle

6.1. Langage commun

Typologie / terminologie

Une communication claire est importante pour permettre à la clientèle potentielle de comprendre les solutions de mobilité qui lui sont proposées et les types de prestations auxquels elle peut s'attendre.

Le recours à un langage partagé est d'autant plus important dans le contexte particulier d'une agglomération transfrontalière et intercantonale.

Ceci passe par le recours à un "langage commun", et en particulier par l'adoption :

- d'une même typologie de désignation des offres P+R,

Cf. 4.2

La typologie simple proposée à l'échelle du Grand Genève (5 catégories basées sur le type de desserte en transports publics et l'environnement plus ou moins urbain) peut constituer un socle commun à cet effet.

- d'une terminologie commune pour les diverses prestations offertes,

Cf. 2.3

Il existe une profusion de termes, pour désigner les P+R et plus généralement les produits ou pratiques de mobilité, qui de plus, peuvent varier d'une région à l'autre. Il sera judicieux de déterminer à l'échelle du Grand Genève, les terminologies les plus appropriées et potentiellement les plus "parlantes" pour la population de la région. Il faut toutefois tenir compte des terminologies correspondant à des appellations commerciales, qu'on ne peut a priori pas modifier et/ou qu'on ne peut pas forcément généraliser.

En Suisse, P+Rail est l'appellation commerciale désignant les offres P+R développées par les CFF dans leurs gares. De même, Mobility est la marque de l'opérateur national d'autopartage.

- d'une image aisément identifiable pour signaler les prestations offertes.

Il sera également judicieux de rechercher à l'échelle du Grand Genève, une certaine uniformisation des logos et des symboles. Ici également, il faut tenir compte des marques et logos commerciaux, qu'on ne peut sans autre généraliser.

Une image forte et une terminologie claire visibles sur l'ensemble du territoire est un atout aussi pour la promotion des P+R auprès de l'ensemble des automobilistes.

En effet, les supports d'information et d'orientation développés à l'attention des utilisateurs des P+R ont également une fonction "publicitaire" auprès d'utilisateurs potentiels. Par exemple un même logo P+R visible sur de nombreux panneaux routiers contribue à informer les automobilistes de l'existence de ce type de solution de mobilité. Et une bonne indication des P+R le long des grands axes routiers permet aux automobilistes d'identifier les P+R disponibles sur leur trajet quotidien.



6.2. Attentes de la clientèle

En matière d'information

Ce thème est développé sous 6.3 Contenu de la communication, chapitre "Informer"

Les clients des P+R ont besoin de connaître, entre autres :

- les offres P+R disponibles,
- les conditions et modalités d'utilisation d'une offre P+R,
- l'organisation et le fonctionnement du site P+R utilisé,
- les prestations offertes sur le site P+R utilisé,
- l'évolution en temps réel des conditions de déplacement pour le site P+R utilisé,
- les changements et nouveautés.

E P G R

En matière tarifaire et de paiement

Ce thème est développé sous 5.4 Réglementation et tarification, chapitre "Tarification"

Les clients des P+R payants attendent principalement :

- un produit tarifaire simple,
Par exemple : définir des échelles et options tarifaires peu compliquées et pertinentes, proposer des billets et abonnements combinant le parking et le transport (un seul paiement), etc.
- un produit tarifaire souple,
Par exemple : solutions d'abonnement au mois et à l'année, formules journée ou week-end ou semaine, titres transmissibles ou incluant les accompagnants, recours occasionnel au vélo (P+B, B+R) ou au covoiturage, etc.
- un produit tarifaire disponible.
Par exemple : prise en compte des diverses solutions de paiement (monnaie, carte, bulletin de versement, smartphone, ...) et des monnaies (€ et CHF), guichets et diffuseurs, possibilité d'acquisition sur site, etc.

En matière de sécurité

Ce thème est développé sous 5.5 Exploitation, chapitre "Sécurité et confort"

La sécurité des clients des P+R doit être prise en compte, entre autres au niveau :

- de la cohabitation entre les véhicules automobiles et les piétons (cheminements et franchissements), ainsi que les vélos le cas échéant (sites P+B et B+R),
- des risques de vandalisme ou de dommages sur le véhicule,
- des risques d'agression.



Au-delà de la sécurité objective, c'est sur le sentiment de sécurité (subjectif) des clients qu'il faut travailler, et ce d'autant plus que l'usage quotidien des installations accentue la sensibilité de la clientèle à cet aspect.

En matière de services associés



Genève, bar-snack à la gare CFF Zimeysa (zone industrielle de Meyrin-Satigny), également utilisé par les travailleurs de la zone

Cf. 5.5

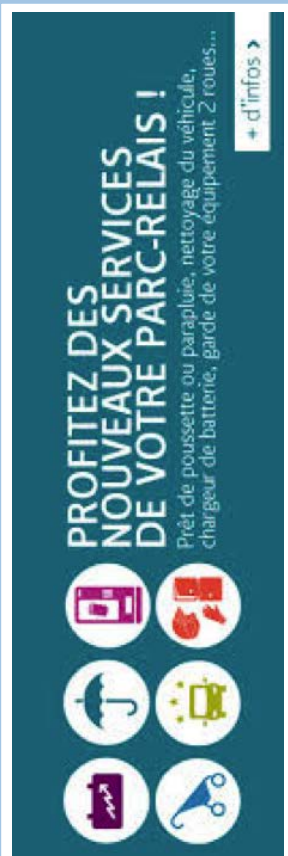
En plus des services et équipements de base du site, visant à assurer le bon confort de la clientèle P+R, divers services complémentaires peuvent être proposés pour améliorer l'attractivité du P+R, atténuer la "pénibilité" du changement de mode de transport, améliorer l'organisation de la vie quotidienne, etc. Par exemple :

- kiosque à journaux,
- offre alimentaire et de restauration,
Epicier, bar-snack, distributeur de nourriture et boissons.
- espace d'attente chauffé,
En particulier dans les gares desservies à faible fréquence.
- wifi gratuit, borne internet,
Possibilité d'utiliser son smartphone/tablette (ou une borne) pour consulter l'horaire, établir un itinéraire, prendre connaissance de perturbations, etc.
- service de gardiennage, consignes,
- service de nettoyage du véhicule,
Par exemple, prise en main du véhicule pour un nettoyage intégral intérieur et extérieur.
- livraison d'achats,
Par exemple, effectuer ses achats en ville dans la journée et les récupérer directement au P+R le soir au moment de reprendre son véhicule, commander du pain à la boulangerie du village qui sera déposé au P+R le soir, etc.
- service de blanchisserie,
- prêt de matériel,
Par exemple : parapluies, poussettes, chargeur de batterie, gonflage des pneus, prise en main du véhicule pour un nettoyage intégral intérieur et extérieur.

Cf. 5.2

- prestations multimodales.
Par exemple : prêt/location de vélos, covoiturage, autopartage, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.

Les P+R du Grand Besançon proposent un pack service « gain de temps » à ses usagers (entretien du véhicule à tarif préférentiel, service de blanchisserie, dépôt de pain et services postaux).



Source : TCL

Lyon, P+R du réseau TCL



De manière générale, il y a lieu de rechercher des synergies avec des prestations existantes à proximité et d'élargir le potentiel de clientèle aux quartiers alentours.

Un P+R génère un flux de personnes modeste (par exemple, un parking de 100 places abonnés génère au mieux une centaine de clients potentiels dont seule une petite minorité sera amenée à effectivement utiliser le service proposé). La viabilité de certains de ces services (offre alimentaire et de restauration, kiosque, blanchisserie, gardiennage, prestations multimodales, etc.) dépend donc fortement du volume de clientèle complémentaire pouvant être escompté des quartiers alentours. Pour certains, leur positionnement à proximité immédiate des flux de personnes les plus importants est également essentiel (kiosque, distributeurs, ...). De manière générale, il ne faut pas surestimer l'intérêt des clients P+R pour les services associés, l'expérience montre que ceux-ci sont plutôt pressés et accordent peu de temps à ce type d'offre.

Certains services peuvent nécessiter une présence sur site, qu'il faut alors proposer au travers d'un prestataire extérieur, développer en partenariat avec une activité déjà présente, ou viabiliser par volume de tâches suffisant sur place.

Certains services peuvent être proposés par les entreprises de la région (par exemple : blanchisserie, garage pour le nettoyage des véhicules, boulangerie du village voisin pour la livraison de pain, commerces du centre-ville pour la livraison d'achats, etc.), assurant la prise en charge et/ou la livraison sur le site.

Un commerce ou un tabac à proximité du site peut également servir d'intermédiaire entre le prestataire du service et le client.

A défaut, un personnel polyvalent effectuant des tâches quotidiennes (entretien, surveillance, etc.) peut, aux heures d'arrivée/départ des clients P+R, assurer un certain nombre de services.

Nombre de foyers nécessaires pour assurer la rentabilité des commerces spécialisés :

- café : 2'000
- boulangerie : 900 à 1'000
- fruits et légumes : 600
- journaux : 800
- fleurs : 1'000
- blanchisserie : 1'200

Source : CIRES - Schofield & Partners, revue Urbanisme

L'ARC réalise une étude marché sur la capacité de projets de parkings (en les associant) à développer un certain nombre de services complémentaires et innovants, reposant sur l'initiative privée : auto partage, promotion du véhicule électrique, logistique urbaine, production électrique.

Cette démarche est réalisée à partir de 3 sites pilotes : Ferney-Voltaire, St-Julien-en-Genevois, Annemasse Agglomération.

Cette démarche permettra la réalisation d'une fiche type et d'organiser un appel à manifestation d'intérêt ainsi qu'un dialogue avec des partenaires privés. Elle pourra donc être déployée sur d'autres sites en cas de conclusions favorables.

Cette démarche fait l'objet d'un partenariat avec le Pôle de Compétitivité LUTB (Lyon Urban Trucks and Bus).

6.3. Contenu de la communication

Informer

Les clients des P+R doivent avoir un accès facile à l'ensemble des informations qui leur sont utiles.

Au départ, le futur client doit avoir connaissance des offres P+R disponibles, des conditions d'utilisation de cette offre et des modalités pour en devenir utilisateur.





Vue d'ensemble des sites P+R disponibles, desserte en transports publics de chacun des P+R, tarification détaillée et formules proposées, éventuelles restrictions d'accès, démarches à effectuer, points de vente des titres de transport et de stationnement, contact pour des renseignements complémentaires, etc.

Une fois devenu client d'un P+R, celui-ci doit être informé de l'organisation et du fonctionnement du site P+R utilisé, ainsi que des prestations dont il dispose sur place.

Plan d'accès au P+R, plan du site, horaires de fermeture éventuels du parking, localisation de la billetterie, localisation des arrêts de transports publics, horaire des transports publics, liste des services proposés et des modalités de leur utilisation, etc..

Au quotidien, le client doit être tenu informé des éléments susceptibles de modifier son déplacement ou son organisation.

Etat d'occupation du parking, prochains départs du transport public, retards et perturbations éventuelles, conditions de circulation et de stationnement en centre-ville, etc..

Sur la durée, il s'agira d'alerter le client d'éventuels changements et nouveautés.

Modification des conditions tarifaires ou réglementaires, indisponibilité temporaire du site, nouveau site P+R potentiellement intéressant, etc.



Source : Sareco

Panneau d'information en temps réel indiquant l'état de congestion du réseau routier et des parkings urbains, l'offre P+R disponible et la fréquence du transport public

Promouvoir

La communication doit naturellement viser également de potentiels futurs clients. Ceci peut passer par :

- des campagnes de promotion,
 - Publicité et recours aux médias, distribution ciblée de prospectus à des endroits stratégiques, événementiel, etc.
- une aide personnalisée au choix de solutions mobilité.
 - Conseils relatifs aux différentes solutions de mobilité, accompagnement dans la modification des habitudes et comportements de mobilité.
- la visibilité de l'action menée.

La promotion passe aussi par des moyens indirects, tels que l'adoption d'une image forte (logo, graphisme) utilisée systématiquement sur l'ensemble du territoire et dans les documents, le jalonnement des sites P+R le long des routes, les panneaux informant en temps réel des conditions de circulation et de stationnement, etc.

Recueillir

La communication doit également fonctionner en sens inverse :



- en étant à l'écoute des clients P+R,

Enquêtes de satisfaction, blog, traitement des réclamations, ...

- en valorisant ces retours par une amélioration du service offert.

Détermination des axes prioritaires d'amélioration de la qualité de service en exploitant les résultats d'enquêtes, dépôts de commentaires et de réclamations.

6.4. Canaux de communication

La communication peut passer par de multiples canaux, dont le champs d'application dépend du type de message et du destinataire. Sont développés ci-après, les canaux suivants :

- documentation papier
- guichets
- panneaux et écrans d'information
- portail internet
- centrale de mobilité
- smartphones et tablettes
- médias, affichage, dépliants

Documentation papier

Les offres P+R doivent naturellement apparaître systématiquement sur les plans des réseaux de transports publics, et être décrites en détail dans des brochures et dépliants dédiés.

En effet, même à l'ère du tout numérique, un support d'information physique reste pertinent pour certains usages et pour une partie de la population.

Guichets

Les clients P+R doivent pouvoir s'adresser à une personne physique bien renseignée dans certaines situations, ceci aussi bien à proximité du site P+R qu'au centre-ville.

Le développement de solutions de communication "à distance" (abonnement en ligne ou par correspondance, renseignements sur internet, etc.) permet potentiellement de se passer de guichets d'information et de services. Il reste néanmoins judicieux de proposer aux clients P+R, une possibilité de communiquer avec une personne physique lorsque la situation le nécessite (demande de conseils, situation complexe, cas d'urgence, etc.).

Ceci ne nécessite pas forcément un guichet dédié mais peut parfaitement être envisagée au travers de partenariats, par exemple : possibilité d'obtenir des informations détaillées aux guichets de la gare centrale, auprès du tabac/commerce voisin, etc. Bien entendu, cela suppose que la personne préposée soit elle-même parfaitement renseignée et en mesure de donner pleine satisfaction au client.



Panneaux / écrans d'information

Des panneaux d'information "statique" sont à considérer :

- à l'entrée du P+R,
Conditions tarifaires et réglementaires, horaires d'ouverture du parking, zones réservées (PMR, covoiturage, ...), services disponibles, etc.
- sur une borne d'information (à localiser à proximité de la billetterie, entre le parking et les arrêts de transports publics),
Rappel utile des informations fournies à l'entrée du P+R et aux arrêts de transports publics, conditions détaillées d'utilisation des services disponibles (horaires, tarifs, contacts, etc.), points de vente des titres de transport, actualités et nouveautés, contacts et réclamations, etc.
- aux arrêts de transports publics,
Plan du réseau, affichage des horaires, conditions tarifaires, etc.

Des panneaux d'information "dynamique" peuvent être envisagés :

- le long des grands axes routiers,
Etat de saturation des différents P+R le long d'un axe, conditions de circulation en ville et état de saturation des parkings urbains, etc.
- à l'entrée et à l'intérieur du P+R,
Nombre de places disponibles, localisation des places libres dans les ouvrages, prochains départs des transports publics, etc.
- aux arrêts de transports publics,
Prochains départs, perturbations éventuelles, etc.

Lausanne Région a mis en place un site internet www.lausanneparkingsrelais.ch très complet, incluant entre autres un mode d'emploi des P+R, un outil de recherche d'itinéraire et d'identification du site P+R le plus adapté, un descriptif des tarifs et des contacts pour chaque site, les fréquences et temps d'accès en transports publics, les possibilités d'utilisation à la journée, des informations sur les stations de vélos en libre service et le covoiturage en temps réel, une page d'actualités, etc.

Agglomération nantaise : le site internet présentant l'offre P+R propose également une interface permettant de trouver rapidement le P+R le plus proche selon sa provenance.

Portail internet

Cf. 6.3

Un unique site internet devrait constituer le portail d'entrée pour accéder à toutes les informations potentiellement utiles pour les diverses offres P+R proposées sur l'ensemble de l'agglomération.

Ce portail internet devrait permettre d'accéder (éventuellement par des liens vers des pages web tenues par des tiers) à toutes les informations :

- pour connaître les solutions disponibles et obtenir des conseils,
- pour devenir client d'un P+R et effectuer des démarches en ligne,
- pour utiliser le P+R au quotidien ainsi que les prestations disponibles sur place,
- pour rester informé des évolutions,
- pour prendre contact ou déposer une réclamation.

La tenue à jour régulière de ce portail nécessitera une implication forte de tous les acteurs détenteurs des informations.



Centrale de mobilité

Une centrale de mobilité consiste à regrouper toute l'information, les conseils et les services relatifs à la mobilité sur un lieu à la fois physique (personnel) et virtuel (internet).

Le développement d'une telle centrale à l'échelle du Grand Genève offrirait l'occasion de proposer l'ensemble des offres P+R dans une approche clientèle à la fois globale (tous les modes, sur tout le territoire) et personnalisée.

Elle nécessitera également une implication forte de chaque acteur pour une bonne tenue à jour de l'information.

Applications smartphone / tablettes

De nombreuses informations et transactions peuvent être proposées aux clients P+R via les smartphones et tablettes.

Par exemple : état du trafic et des conditions de stationnement en centre-ville, géolocalisation des P+R situés à proximité de sa position, recherche d'itinéraire en transports publics, horaires de passage des transports publics en temps réel, alertes sur les perturbations, achat et validation du titre de transport, etc.

Le développement des applications nécessaires est toutefois coûteux. Il peut être laissé à l'initiative de développeurs tiers, ce qui suppose cependant une mise à disposition publique des bases de données nécessaires.

Hormis les qualifications requises pour le développement de ce type d'applications, il y a lieu de tenir compte de la complexité liée à la diversité des supports et des technologies, aux compatibilités à assurer (par exemple technologie NFC pour la validation des titres de transport),

Médias, affichage, dépliants

Divers canaux peuvent être utilisés pour la promotion :

- publicité au travers de campagnes d'affichage, d'encarts dans la presse, de spots radio/TV, d'internet,
- distribution de dépliants aux automobilistes sur des lieux de passage stratégiques,
- mise à disposition de prospectus dans des lieux ciblés,
- organisation ou mise à profit d'événements.

Une Centrale de mobilité a été créée à Genève dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de mobilité du site de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) et est appelée à étendre sa zone d'influence.
www.centralemobilite.ch
 Tél. gratuit 0800 25 26 27



Source : Rennes Métropole

Rennes Métropole

Rennes a donné libre accès aux données publiques issues de son réseau de transports et à ses données géographiques. La collectivité met à disposition l'ensemble des applications créées par les développeurs utilisant ces données.



Dunkerque, campagne de mobilité en 2012



7. En résumé

Les principaux facteurs de succès d'un P+R

Choix du site

Le succès d'un P+R dépend tout d'abord de sa bonne localisation, en particulier :

- localisation à la convergence entre les axes routiers et les axes de transports publics,
- importance du bassin de clientèle, à l'amont (étendue et densité de population, importance des échanges avec l'agglomération de destination, faible desserte en transports publics, etc.) et à l'aval (destinations majeures rapidement accessibles en transports publics depuis le P+R),
- accès routier aisé depuis l'ensemble du bassin de clientèle, évitant les zones de congestion du trafic,
- attrait de l'offre de transports publics avec laquelle le P+R s'articule (fréquence, amplitude du service, temps de parcours, transbordements, confort du transport, etc.).

Politique de mobilité intégrée

Une politique de mobilité intégrée et cohérente est également essentielle, en particulier :

- politique de stationnement incitative sur les lieux de destination (la politique de stationnement à destination étant le levier majeur du report modal),
- implantation sur des territoires pourvus d'une réglementation du stationnement (bonne coordination avec la politique communale de stationnement afin d'éviter les utilisations détournées).

Conception des installations

La bonne conception des installations est aussi un facteur succès, en particulier :

- installations de stationnement souples de préférence, afin de pouvoir ajuster l'offre P+R à la demande constatée et à son évolution souvent rapide,
- installations de stationnement mutualisées de préférence, afin de limiter (ou de mieux valoriser) les investissements et d'optimiser l'utilisation des infrastructures,
- conception de l'interface atténuant autant que possible la pénibilité du transbordement de la voiture au transport public,
- prise en compte de la forte sensibilité de la clientèle P+R à la sécurité (réelle et subjective) et au confort des lieux, les installations étant utilisées quotidiennement.



Relation clientèle

Enfin, la relation clientèle a un rôle majeur, en particulier :

- une bonne communication : accès facile à l'ensemble des informations utiles, promotion active auprès des clients potentiels, écoute des critiques et retours,
- pour les P+R payants, des produits tarifaires simples (échelles et options tarifaires, titres combinant le parking et le transport, etc), souples (diversité des durées, prise en compte des accompagnants, recours combiné à d'autres modes, etc.), disponibles (modes de paiement, monnaies, diffuseurs, etc.).

