AUCAME

ACT'URBA

#11 - DÉCEMBRE 2013

Parcs relais

Facteurs de succès et d'échec

Exemples en France & en Europe

Sommaire

Préambule 3

Présentation de la démarche 4

1. Les grandes agglomérations 6

Bordeaux 6

Lyon 8

2. Les agglomérations de taille moyenne 10

Limoges 10

Amiens 12

Clermont-ferrand 14

Reims 16

3. Exemples européens 18

Genève 18

Oxford 20

Conclusion 22

Ce qu'il faut retenir 24

Directeur de la publication : Patrice Duny
Réalisation & mise en page : AUCAME 2013

Photo couverture : ©P. Blanchier

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr

Préambule

Les premières expérimentations de parc relais (P+R) ont eu lieu au Royaume-Uni dans les années 70, dans des villes historiques de petite et moyenne taille du sud de l'Angleterre comme Oxford, Leicester ou Bath. La terminologie P+R vient de l'anglais Park and Ride, francisée en parc relais. Le principe de tels parkings consiste à permettre de stationner sa voiture à l'entrée de l'agglomération, à proximité d'une ligne de transports collectifs pour finir son trajet. À l'origine, l'objectif principal de l'implantation des P+R dans ces villes était de permettre un accès au centre-ville pour ses acteurs économiques et ses touristes, tout en préservant les rues historiques et en limitant les impacts négatifs du trafic automobile (bruit, pollution, congestion, occupation de l'espace public...).

Si ce concept s'avère, dans certains cas, un moyen efficace de diminution du nombre de voitures dans les centres-villes, certains détracteurs lui reprochent pourtant de favoriser indirectement l'étalement périurbain et l'usage de la voiture. En effet, le P+R, en permettant de s'affranchir des contraintes d'accès en voiture et de stationnement en centre-ville, peut être de nature à favoriser l'installation hors des zones desservies par les transports urbains. Vaut-il mieux alors, dans certaines zones urbaines bien desservies par les transports collectifs, construire des aires des stationnement pour permettre aux habitants extérieurs de l'agglomération de prendre les transports urbains ou densifier l'emploi et l'habitat, pour apporter une clientèle « primaire » régulière aux transports collectifs ?

La construction de la ligne de tramway sur pneus (TVR) en 2002 s'est accompagnée, dans l'agglomération caennaise, de l'implantation de deux parcs relais, d'environ 200 places au nord et 100 places au sud. Cependant, ces parkings n'ont pas trouvé leur clientèle, comme l'a montré l'évaluation du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération caennaise réalisée en 2007 par l'AUCAME.

Aujourd'hui, le SCoT Caen-Métropole prévoit, dans son projet de territoire, de polariser le développement sur l'agglomération et les pôles périurbains, en s'appuyant sur un nouveau système de mobilité. Mais la question de l'interface entre le réseau urbain de transports en agglomération et les territoires périurbains très largement dépendants de la voiture reste posée. Le nouveau PDU de l'agglomération caennaise, approuvé par Viacités en décembre 2013, a donc inscrit dans son programme d'action la définition d'un schéma directeur des parcs relais.

Le présent document est le fruit d'un travail de comparaison en France et en Europe, nécessaire à la compréhension des facteurs de réussite ou d'échec des parcs relais, qui constituait l'étape préalable à la définition d'un schéma directeur des parcs relais pour l'agglomération caennaise.

Présentation de la démarche

Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans la réussite des parcs relais. Si certains, comme la localisation ou la qualité de la desserte en transports collectifs semblent évidents, d'autres sont parfois avancés, concernant plutôt la qualité d'usage de l'équipement. Enfin, des facteurs de contexte, comme la taille de l'agglomération, la congestion, les difficultés de stationnement pourraient aussi avoir une part importante dans le succès de certains parcs relais.

Sur la base de ces différents facteurs, un panel d'agglomérations disposant de parcs relais a été analysé. Des parcs relais d'agglomérations de tailles différentes, en France ou à l'étranger, ayant connu des échecs ou des succès ont ainsi été étudiés, afin de mieux appréhender les raisons de l'échec des parcs caennais mais aussi de préparer une nouvelle stratégie d'implantation.

1. Les facteurs entrant dans l'évaluation des P+R

La localisation et la facilité d'accès

Un parc relais doit pouvoir attirer une large clientèle, donc se situer sur un axe de circulation majeur emprunté par un grand nombre d'automobilistes. La zone de rabattement du P+R dépend en grande partie de l'infrastructure routière de la ville et de l'agglomération : s'il existe peu de pénétrantes jusqu'au cœur de ville, il y a plus de trafic automobile sur les grandes voies, donc plus de clients potentiels en amont de ces pénétrantes. De même, un P+R doit être facilement accessible depuis les sorties d'autoroutes ou se situer directement sur les pénétrantes. S'ils sont trop peu visibles, ils risquent de ne pas être utilisés ; d'où la nécessité d'une signalétique et d'un jalonnement depuis les principaux axes, clairs et visibles.

La congestion de l'axe (et de ses environs) sur lequel il se situe

La congestion de l'axe sur lequel se situe le P+R influence directement la compétitivité du temps de trajet du transport associé au parc relais par rapport à la voiture, surtout s'il s'agit d'un transport en commun sur site propre qui aura un temps de parcours plus court que la voiture en heures de pointe.

La difficulté et le coût du stationnement en centre-ville

Si le stationnement est aisé en centre-ville, les automobilistes sont plus à même de continuer leur trajet en voiture jusqu'à leur destination et de ne pas utiliser les P+R. La gratuité ou le bas coût du stationnement dans le centre et ses franges peut aussi encourager les automobilistes à s'y garer, au détriment des P+R. Ainsi, le coût du stationnement dans le parc relais couplé avec l'usage du transport en commun (TC) doit être inférieur au coût du stationnement en centre-ville pour la même durée.

La fréquence de passage du TC

Un TC passant trop peu fréquemment peut être dissuasif de l'usage des parcs relais. L'intermodalité fonctionne d'autant mieux que le passage d'un mode à l'autre se fait avec un temps d'attente minimal.

Les horaires d'ouverture

Des plages horaires d'ouverture trop restrictives peuvent dissuader de l'usage des parcs relais. Un P+R ouvert tôt le matin, tard le soir, ainsi que le week-end peut être potentiellement plus attractif qu'un P+R ouvert seulement en semaine donc destiné avant tout aux usagers pendulaires (usagers quotidiens pour des motifs récurrents de travail ou d'études).

La simplicité d'usage du service

La méthode d'utilisation du P+R, notamment concernant l'usage et l'achat du titre de transport, doit être la plus simple possible et être clairement explicitée. L'intermodalité s'en trouve ainsi facilitée. La communication entre en jeu ici ; les campagnes publicitaires sur les parcs relais doivent souligner le côté « pratique » du P+R.

La sécurité

La localisation du P+R (zone résidentielle ou non, quartier sensible…) et la présence ou non d'un gardien à l'entrée peuvent influencer la fréquentation des P+R. Comme pour tout type de stationnement, les usagers peuvent s'inquiéter des vols ou du vandalisme sur leur véhicule.

Les services associés

L'insertion du parc relais au sein d'une plate-forme plus global de services peut s'avérer bénéfique à la fréquentation du P+R. En effet, la concentration de services peut encourager les utilisateurs à effectuer leurs démarches ou leurs achats au sein du bâtiment situé à proximité ou contenant le P+R en déposant ou en récupérant leur véhicule. Cette fonction du parc relais est peu développée en France mais mérite une attention particulière.

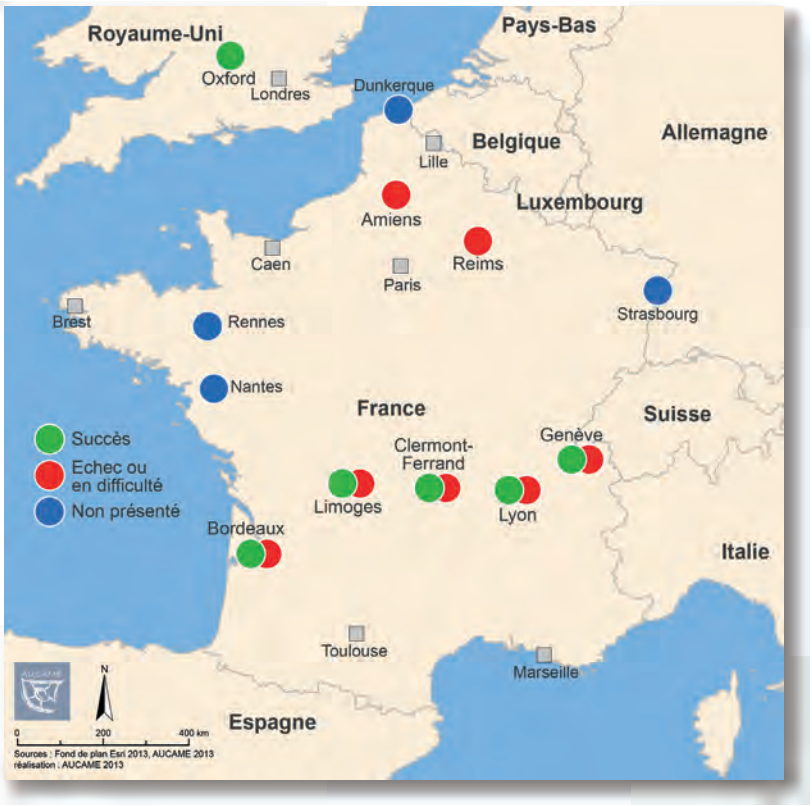
On peut donc compter au moins huit facteurs d'évaluation des P+R, qui peuvent avoir un poids plus ou moins important sur leur succès ou leur échec. Selon le P+R concerné, sa réussite dépendra souvent de la combinaison de plusieurs de ces facteurs, avec au minimum un facteur primaire de fréquentation nécessaire (généralement parmi les premiers cités). La comparaison de plusieurs cas permet de mieux appréhender quel type de P+R semble ou non adapté selon le type d'agglomération dans lequel il est situé, à l'aide d'un exercice de benchmarking.

2. Méthodologie

Pour chaque agglomération étudiée, au moins un parc relais est étudié, qu'il soit une réussite ou un échec. Si possible, deux P+R sont étudiés pour une agglomération, l'un étant un succès et l'autre un échec ou en difficulté. L'évaluation de la réussite se base sur le témoignage oral à la suite de contacts avec les acteurs locaux (gestionnaires, agences d'urbanisme, pouvoirs publics) ou par la lecture de rapports sur le sujet, réalisés ou commissionnés par les maîtrises d'ouvrage des P+R. Le taux de remplissage étant calculé différemment selon les différentes agglomérations étudiées, il n'a pas été opportun de l'inclure dans les fiches, mais a servi d'indicateur de succès ou d'échec des P+R étudiés. Le choix des agglomérations s'est fait à partir de leur politique en matière de P+R et de la disponibilité de sources pour réaliser l'étude de cas, en s'attachant à étudier des agglomération de grande taille, de taille moyenne (comparable à l'agglomération caennaise) et d'exemples au Royaume-Uni et en Suisse.

Chaque agglomération fait l'objet d'une première fiche, comprenant les informations principales sur l'offre en parc relais ainsi qu'un plan avec la localisation du ou des parc(s) relais étudiés par rapport à l'ensemble de l'agglomération, du centre-ville et des axes routiers principaux. Ensuite, se trouve une fiche récapitulative des attributs du ou des parc(s) relais étudiés : insertion dans le réseau automobile (distance du centre, localisation par rapport à l'infrastructure routière) et insertion dans le réseau TC (lignes associés, temps de parcours…). De ces informations découle une identification des points forts et des points faibles de chacun des P+R. Sur cette fiche est aussi insérée une photo aérienne ®Google Maps de localisation dans le tissu urbain afin de pouvoir déterminer quel type de foncier se trouve aux alentours (résidentiel, commercial, bureaux, agricole…).

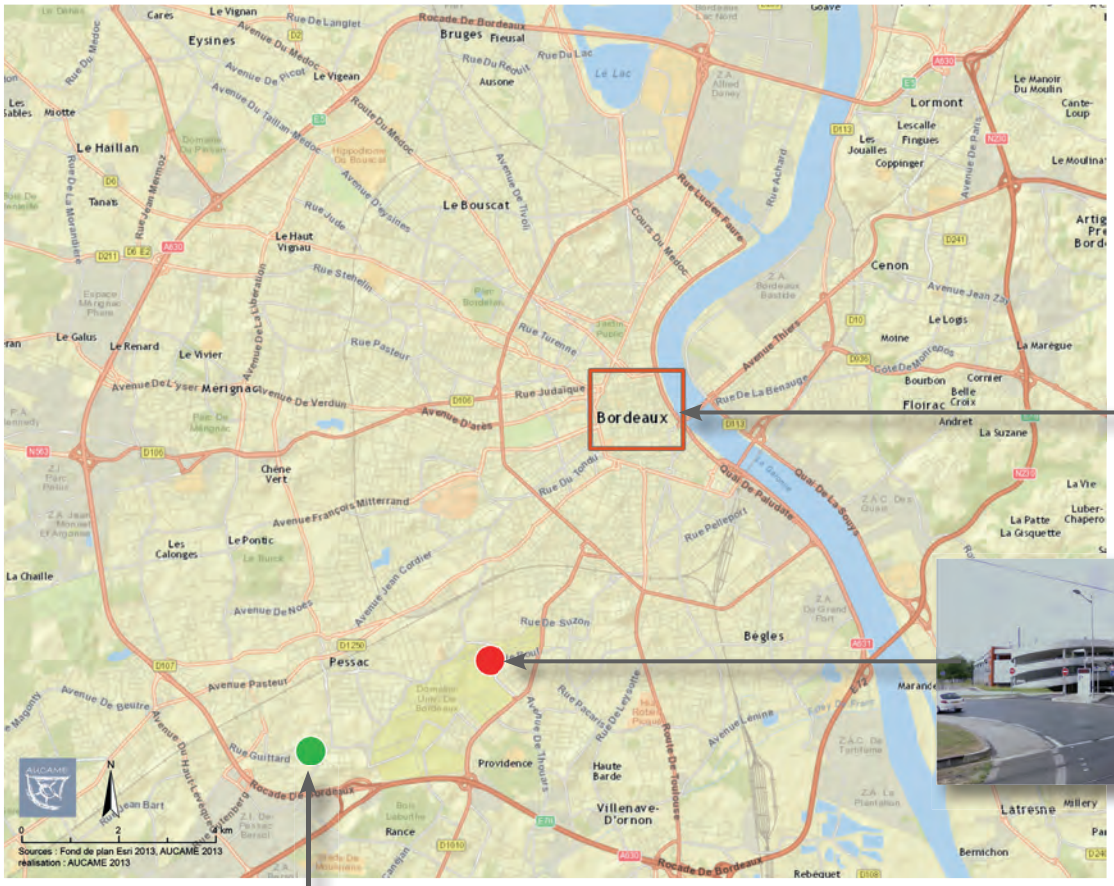
L'étude de ces différents cas, en France et en Europe, permet de déterminer les clés du succès ou de l'échec des parc relais, en analysant ce qui ressort du local ou qui pourrait être transposable à d'autres agglomérations.



1. Les grandes agglomérations

BORDEAUX

Population de l'agglomération	720 000
Mise en place des P+R	2003/2004, en même temps que le tramway
Nombre de P+R et places	14 / 4 500
Tarification P+R	Abonnés TC : gratuit (coût de l'abonnement TC: 40,50 €/mois) Non-abonnés : 3 € l'A/R pour l'ensemble des occupants du véhicule
Politique de stationnement en centre-ville	Entièrement payant et limité à 2 heures 2 niveaux de tarification : 2,20 €/h dans l'hyper-centre et 1,70 €/h dans le centre élargi



P+R
Talence Arts & Métiers

P+R
Pessac Bougnard

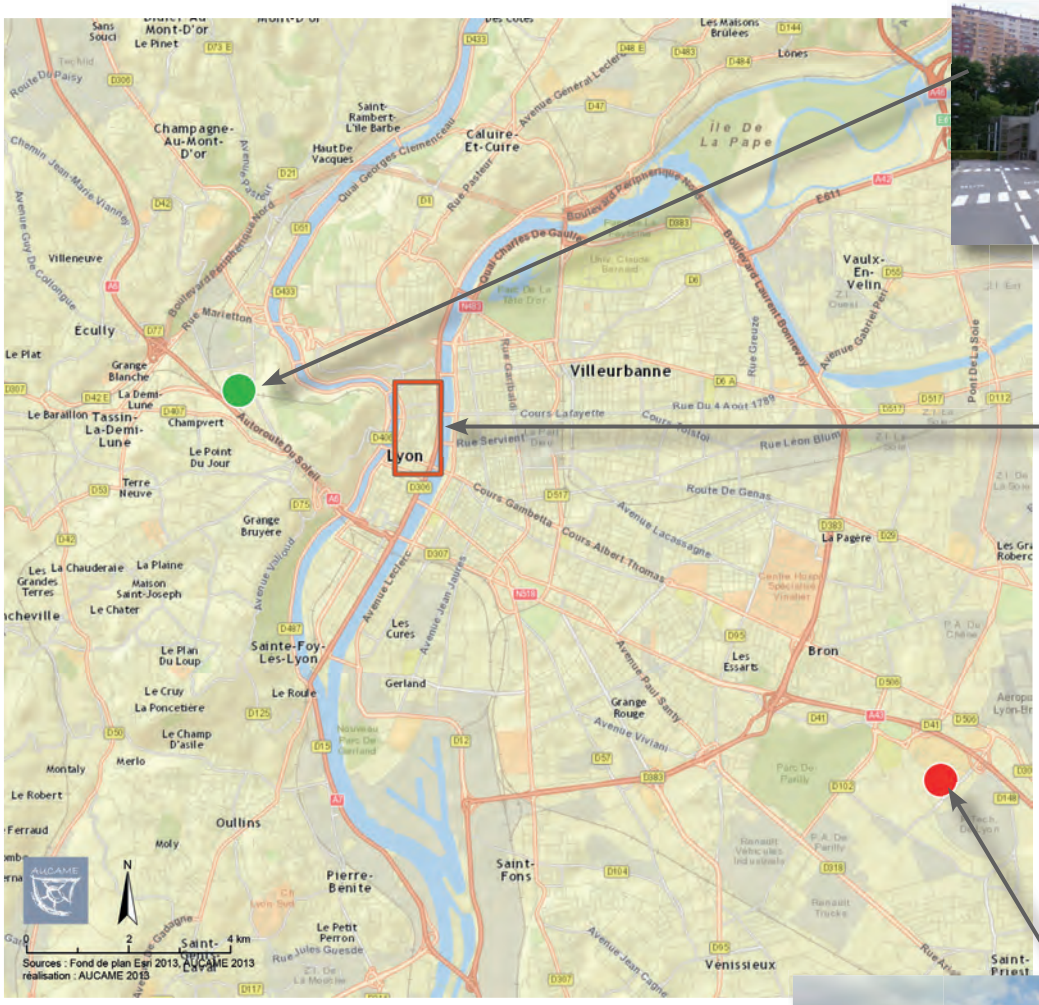
	Succès : P+R Pessac – Bougnard	Échec ou difficultés : P+R Talence – Arts & Métiers
Insertion dans le réseau automobile		
Distance du centre-ville	8 km	5 km
Localisation dans l'agglomération	Pessac, sud de Bordeaux Dans une zone résidentielle	Talence, sud-est de Bordeaux Au sein d'un campus universitaire
Facilité d'accès	Pas sur un axe pénétrant, 1 km de l'autoroute	A 300 m d'une pénétrante, 4 km de la rocade
Insertion dans le réseau de TC		
Localisation de l'arrêt	Accolé	De l'autre côté de la rue
Types et nombre de lignes TC	Tramway - 1 ligne	Tramway - 1 ligne
Fréquence de passage	5 minutes	5 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	25 minutes	17 minutes
Points forts et points faibles		
Points forts	Accessible au plus grand nombre depuis la rive gauche Accueil de nombreux publics : actifs, étudiants, clientèle de proximité, ou de chalandise (fort taux d'occupation le samedi)	Bonne situation et facilité d'accès Bonne visibilité de l'infrastructure Rapidité de la liaison TC vers le centre
Points faibles		Temps d'accès : congestion du réseau de voirie Stationnement accessible librement à proximité

P+R Pessac – Bougnard

P+R Talence – Arts & Métiers

LYON

Population de l'agglomération	1 300 000
Mise en place des P+R	Progressivement depuis le début des années 1990
Nombre de P+R et places	19 / 6 200
Tarification P+R	Abonnés TC : gratuit (coût de l'abonnement TC : 56,20 €/mois) Non-abonnés : prix du billet de TC
Politique de stationnement en centre-ville	Limité à 1h30, 15 premières minutes gratuites De 1,50 €/h (centres de quartiers) à 2 €/h (hyper-centre)



P+R Gorge de Loup

Centre-ville

P+R
Porte des Alpes

	Succès : P+R Gorge de Loup	Échec ou difficultés : P+R Porte des Alpes
Nombre de places	674	390
Sécurité	En ouvrage sur 3 niveaux	Ciel ouvert, gardienné
Gestion	Autorité organisatrice de transports (AOT)	Autorité organisatrice de transports (AOT)
Insertion dans le réseau automobile		
Distance du centre-ville	4 km	15 km
Localisation dans l'agglomération	Lyon ouest, 9ème arrondissement Dans une zone résidentielle en entrée de ville	Saint-Priest, est de Lyon Proche d'un aéroport et d'un centre commercial
Facilité d'accès	A 300 m d'une sortie d'autoroute	A 700 m d'une sortie d'autoroute
Insertion dans le réseau de TC		
Localisation de l'arrêt	A 150 m	Accolé
Types et nombre de lignes TC	Métro - 1 ligne, bus - 11 lignes, trains de banlieue	Tramway - 1 ligne
Fréquence de passage	4 minutes	5 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	14 minutes	32 minutes
Points forts et points faibles		
Points forts	Facilité d'accès Large zone de captage Nombreuses connections TC Temps de parcours en TC compétitif	Proximité de l'autoroute
Points faibles		Localisation loin du centre-ville Temps de parcours TC non compétitif par rapport à la voiture Stationnement gratuit abondant à proximité

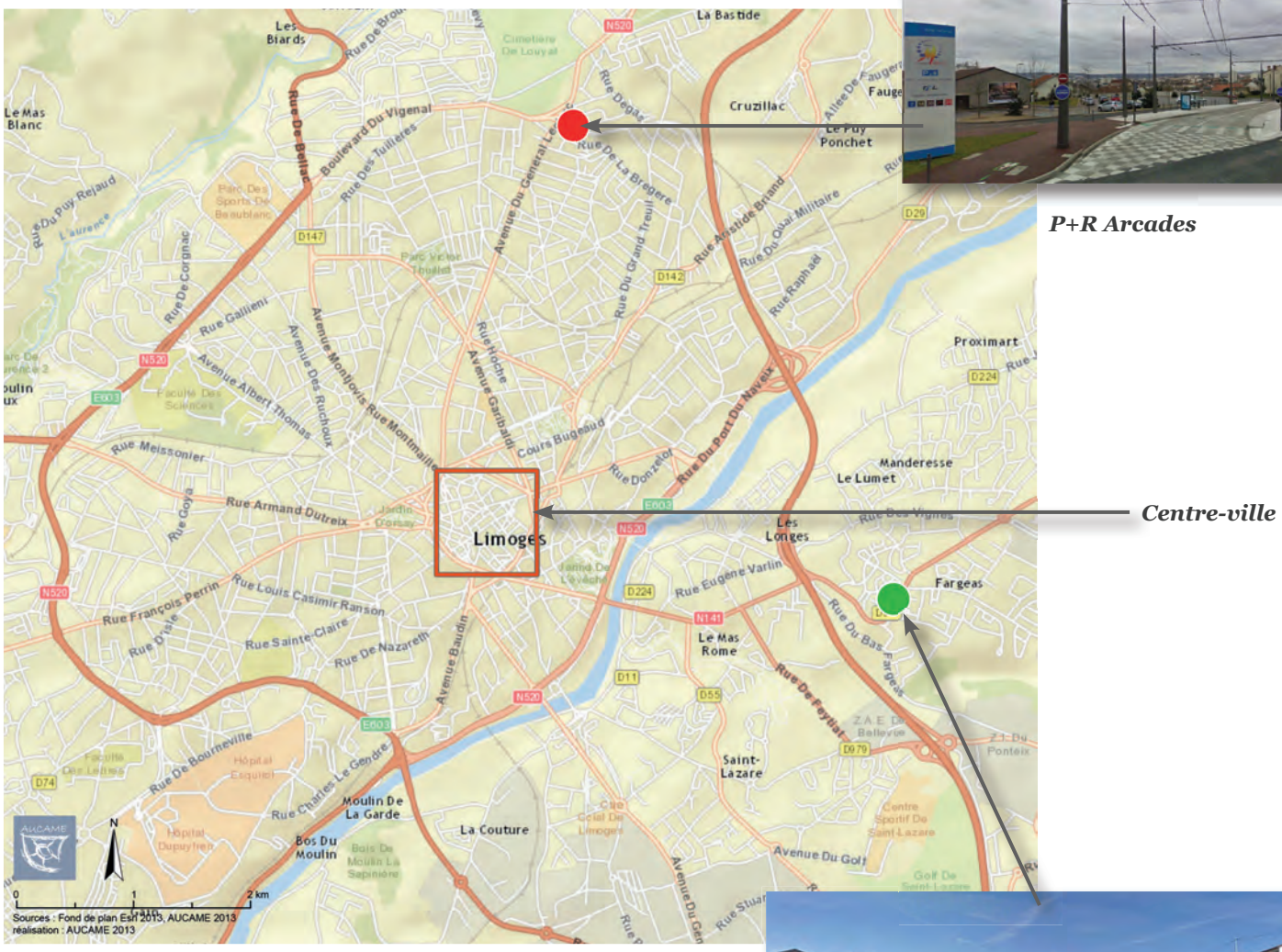
P+R Gorge de Loup

P+R Porte des Alpes

2. Les agglomérations de taille moyenne

LIMOGES

Population de l'agglomération	200 000
Mise en place des P+R	Fin des années 2000
Nombre de P+R et places	6 / 335
Tarification P+R	Gratuit pour tous (pas de tarification associée aux TC)
Politique de stationnement en centre-ville	Hyper-centre payant mais à bas coût (de 0,30 à 0,60 €/h)



P+R Arcades

P+R Panazol

	Succès : P+R Panazol	Échec ou difficultés : P+R Arcades
Nombre de places	30	98
Sécurité	Ciel ouvert, non gardienné	Ciel ouvert, non gardienné
Gestion	Agglomération	Agglomération
Insertion dans le réseau automobile		
Distance du centre-ville	3 km	3 km
Localisation dans l'agglomération	Panazol, est de Limoges Dans une zone résidentielle	Au nord de Limoges Dans une zone résidentielle en entrée de ville
Facilité d'accès	A 200 m d'une sortie d'autoroute	Sur une pénétrante, à 1 km de l'autoroute
Insertion dans le réseau de TC		
Localisation de l'arrêt	Dans le P+R	Accolé
Types et nombre de lignes TC	Bus - 1 ligne	Trolleybus - 1 ligne
Fréquence de passage	1 bus/h en heure creuse, 2 bus/h en heure de pointe	10 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	10 minutes	7 minutes
Points forts et points faibles		
Points forts	Facilité d'accès Congestion en amont du P+R Gratuité du stationnement donc pas d'obligation d'emprunter le TC	Fréquence et rapidité de la desserte TC Gratuité du stationnement donc pas d'obligation d'emprunter le TC
Points faibles	Fréquence de passage du TC irrégulière Succès relatif : petit P+R Gratuité du stationnement donc pas d'obligation d'emprunter le TC	Difficile d'accès : pas de jalonnement Pas de congestion jusqu'au centre de Limoges (accès rapide en voiture) Stationnement dans le centre-ville peu onéreux Gratuité du stationnement donc pas d'obligation d'emprunter le TC

P+R Panazol

P+R Arcades

AMIENS

Population de l'agglomération	175 000
Mise en place des P+R	2007, fermés en 2009
Nombre de P+R et places	2 / 200
Tarification P+R	Gratuit pour tous (pas de tarification associée aux TC)
Politique de stationnement en centre-ville	0,80 €/h dans l'hyper centre, gratuité dans le centre élargi

Devenu un espace vert après sa fermeture en 2009

(voir photo aérienne page suivante)

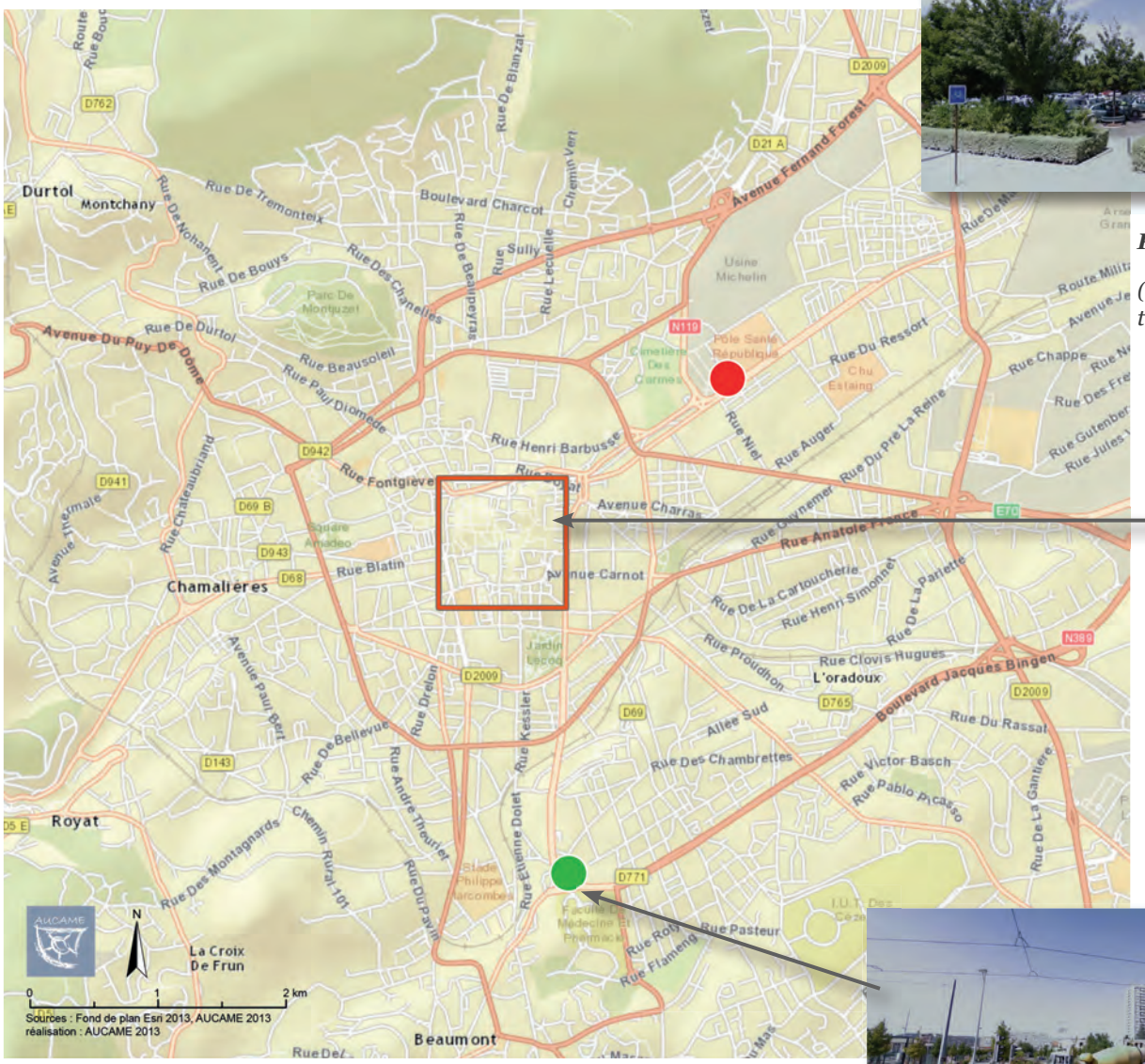
Centre-ville

	Échec ou difficultés : P+R Nord
Nombre de places	98
Sécurité	Ciel ouvert, gardienné
Gestion	Agglomération
Insertion dans le réseau automobile	
Distance du centre-ville	3 km
Localisation dans l'agglomération	Au nord d'Amiens Dans une zone résidentielle d'habitat social
Facilité d'accès	Sur une pénétrante, 2 km de l'autoroute
Insertion dans le réseau de TC	
Localisation de l'arrêt	Dans le P+R
Types et nombre de lignes TC	Navettes spéciales
Fréquence de passage	10 minutes de 7h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30 seulement
Temps de parcours jusqu'au centre	10 minutes
Points forts et points faibles	
Points forts	
Points faibles	Difficulté d'accès : mauvais jalonnement Peu de congestion jusqu'au centre d'Amiens Stationnement peu contraint en centre-ville Horaires des navettes trop restrictifs Trop coûteux pour la collectivité : service gratuit de navettes dédiées

P+R Nord

CLERMONT-FERRAND

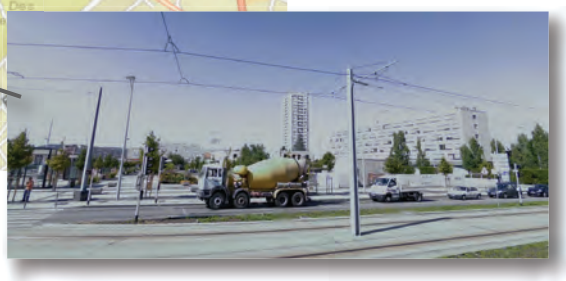
Population de l'agglomération	145 000
Mise en place des P+R	2006, en même temps que le tramway
Nombre de P+R et places	2 / 950
Tarification P+R	Abonnés TC : gratuit (coû de l'abonnement TC : 42,50 €/mois) Non-abonnés : 3,50 € pour l'ensemble des occupants du véhicule + tarification horaire non-associée aux TC *Il existe en outre 3 «parcs de proximité» (330 places au total), gratuits, placés sur des arrêts de tram en bout de ligne, et dont le taux de remplissage tourne autour de 80 % en semaine.*
Politique de stationnement en centre-ville	Payant et limité à 2h Cinq zones de tarification ; 0,50 €/20 minutes en hyper centre



P+R 1er Mai

(devenu un parking traditionnel en 2008)

Centre-ville



P+R Henri Dunant

	Succès : P+R Henri Dunant	Échec ou difficultés : P+R 1er Mai
Nombre de places	550 (500 en souterrain + 50 à ciel ouvert)	280
Sécurité	En souterrain sur 2 niveaux, gardienné + ciel ouvert, non gardienné	Ciel ouvert, non gardienné
Gestion	Vinci	Agglomération
Insertion dans le réseau automobile		
Distance du centre-ville	2 km	2 km
Localisation dans l'agglomération	Au sud de Clermont-Ferrand Dans une zone mixte (CHU, bureaux, résidentiel…)	A l'est de Clermont-Ferrand Près du centre-ville, a 500 m de la gare
Facilité d'accès	Proche d'une pénétrante, 4 km de l'autoroute	Sur une pénétrante, 5km de l'autoroute
Insertion dans le réseau de TC		
Localisation de l'arrêt	A 50 m	A 20 m
Types et nombre de lignes TC	Tramway - 1 ligne bus - 1 ligne	Tramway - 1 ligne bus - 2 lignes
Fréquence de passage	5 minutes	5 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	7 minutes	7 minutes
Points forts et points faibles		
Points forts	Bien situé Facilité d'accès A proximité d'un pôle d'emplois et de formation Temps de parcours compétitif par rapport à la voiture Possibilité de tarification horaire : usage mixte P+R et parking traditionnel, mais 85 % des usagers ont un abonnement ou un titre TC	Possibilité de tarification horaire : usage mixte P+R et parking traditionnel
Points faibles		Trop proche du centre-ville et des zones d'emploi Transformé en parking payant exploité par Vinci en 2008 : trop souvent utilisé comme parking traditionnel (50 % des usagers en semaine, 70 % le samedi)

P+R Henri Dunant

P+R 1er Mai

REIMS

Population de l'agglomération	220 000
Mise en place des P+R	2011, en même temps que le tramway
Nombre de P+R et places	3 / 438
Tarification P+R	Abonnés TC : gratuit (coût de l'abonnement : 34,50 €/mois) Non-abonnés : 3 € l'A/R pour tous les occupants de la voiture
Politique de stationnement en centre-ville	Limité à deux heures en hyper-centre : 1,50 €/h 10 parcs «courte durée» en surface visant à encourager la rotation : 30 premières minutes gratuites, 1 € pour 1h, 2 € pour 2h, 6 € pour 3h, 14 € pour 6h…

P+R Neufchâtel

Centre-ville

	Échec ou difficultés : P+R Neufchâtel
Nombre de places	189
Sécurité	Ciel ouvert, gardienné
Gestion	Citura (DSP)
Insertion dans le réseau automobile	
Distance du centre-ville	3 km
Localisation dans l'agglomération	Au nord de Reims Dans une zone résidentielle en entrée de ville
Facilité d'accès	Accès direct depuis l'échangeur du boulevard de rocade
Insertion dans le réseau de TC	
Localisation de l'arrêt	A 50 m
Types et nombre de lignes TC	Tramway - 1 ligne bus - 2 lignes
Fréquence de passage	5 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	15 minutes
Points forts et points faibles	
Points forts	Facilité d'accès
Points faibles	Manque de compétitivité du TC face à la voiture Stationnement peu contraint en centre-ville Problèmes de communication/publicité

P+R Neufchâtel

3. Exemples européens

Les modèles de parcs relais que l'on retrouve à l'étranger dépendent de plusieurs facteurs différents selon les pays :

- une vision politique et sociétale des déplacements ;
- les pratiques historiques et culturelles de mobilité ;
- la typologie de la ville et les dynamiques urbaines ;
- l'organisation des transports en commun.

En **Suisse**, les préoccupations associées aux déplacements sont avant tout écologiques et environnementales et l'offre en parc relais est fortement associée à une offre ferroviaire, avec des usages pendulaires importants du train.

En **Allemagne**, une politique d'implantation de parc relais a généralement pour but de protéger les centres-villes du trafic automobile. Les P+R sont souvent placés à proximité des stations de transports en commun urbains : bus, trams, métros.

Au **Royaume-Uni**, premier pays au monde à avoir expérimenté le concept de parc relais, ces derniers sont le plus souvent censés permettre une accessibilité renforcée au centre-ville et donc agissent comme outils de prévention de la congestion. Les transports en commun desservant les P+R font rarement partie de l'offre traditionnelle de transports en commun. On trouve généralement un service de navettes bus dédiées aux utilisateurs du P+R.

Enfin, aux **Etats-Unis**, les P+R sont perçus comme des leviers de fréquentation du train car ils représentent une alternative aux investissements routiers, dont la construction et l'entretien sont coûteux, dans un pays où l'étalement urbain touche toutes les métropoles, quelque soit leur taille. Les parcs relais sont situés à de courtes distances du centre-ville lorsque la connexion se fait en bus ou en métro ou de distances plus longues lorsque la liaison se fait en train.

Ces visions du rôle du parc relais dans l'organisation de la mobilité, bien que différentes de celles mises en œuvre en France, peuvent néanmoins servir d'exemple.

GENÈVE

Population de l'agglomération	470 000
Mise en place des P+R	Début des années 2000
Nombre de P+R et places	20 / 4 850
Tarification P+R	Abonnés TC : transport illimité et accès à un P+R (avec conditions de résidence et de lieu d'emploi) sous couvert d'un abonnement mensuel (autour de 100 euros) ou annuel (autour de 1 000 euros). (coût de l'abonnement TC seul : 56 €/mois) Non abonnés : les P+R jouent aussi le rôle parkings traditionnels avec une tarification à l'heure ; le prix du trajet TC est en supplément du paiement du parking.
Politique de stationnement en centre-ville	Nombre de places de stationnement très restreint. Politique de macarons dédiés à chaque usage et chaque zone ou disque de stationnement, limité à 1h30. Autour de 2,30 €/h en centre-ville, en plein air ou en ouvrage.

P+R P47

P+R Etoile

P+R P47

Centre-ville

P+R Etoile

	Succès : P+R Etoile	Échec ou difficultés : P+R P47
Nombre de places	620	165
Sécurité	En ouvrage sur 5 niveaux, gardienné	Ciel ouvert, gardienné
Gestion	Fondation des parkings (Etat de Genève)	Fondation des parkings (Etat de Genève)
Insertion dans le réseau automobile		
Distance du centre-ville	2 km	8 km
Localisation dans l'agglomération	Au sud de Genève, près du centre Au croisement de l'autoroute et d'une pénétrante	Grand-Saconnex, nord-ouest de Genève, frontalière Entre un tunnel, l'autoroute et un aéroport
Facilité d'accès	Au bout de l'autoroute, sur un carrefour majeur	A 300 mètres d'une sortie d'autoroute
Insertion dans le réseau de TC		
Localisation de l'arrêt	Au pied du P+R	Accolé
Types et nombre de lignes TC	Tramway - 1 ligne	Bus - 1 ligne
Fréquence de passage	4 minutes	10 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	10 minutes	13 minutes
Points forts et points faibles		
Points forts	Facilité d'accès Temps de parcours concurrentiel de la voiture Coût du stationnement élevé dans le centre-ville Forte visibilité : point de repère paysager Offre de services au sein du P+R, un hub avec local vélo, café, salle d'attente, discothèque, restaurant, toilettes, billetterie TC…	Situé proche d'une sortie d'autoroute, à la frontière avec la France (effet frontalier)
Points faibles	Tarifs élevés (125 €/mois pour l'abonnement, ou 2 €/h)	Entouré de parkings gratuits et possibilité de stationner gratuitement sur la voirie autour du P+R Complexité du maillage autoroutier permettant l'accès au P+R malgré la proximité de l'autoroute

OXFORD

Population de l'agglomération	155 000
Mise en place des P+R	1973
Nombre de P+R et places	5 / 4 870
Tarification P+R	Abonnés TC : 371 €/an (coût de l'abonnement de bus : 53 €/mois ou 487 €/an). Non-abonnés : 2 € l'aller et 3,10 € l'AR. 3 P+R font payer le stationnement en sus du TC (1,75 €/jour).
Politique de stationnement en centre-ville	Hyper centre piéton, reste du centre à accessibilité motorisée limitée. Peu de places de stationnement sur voirie et majorité du stationnement dans des parkings payants, avec environ 1 800 places dans le centre ou aux abords.

P+R Thornhill

Centre-ville

	Succès : P+R Thornhill
Nombre de places	855
Sécurité	Ciel ouvert, gardienné
Gestion	Oxford Bus Company
Insertion dans le réseau automobile	
Distance du centre-ville	5 km
Localisation dans l'agglomération	Sandhills, est d'Oxford Aux portes de la ville, entre une zone résidentielle et des espaces agricoles
Facilité d'accès	Sur l'autoroute
Insertion dans le réseau de TC	
Localisation de l'arrêt	Dans le P+R
Types et nombre de lignes TC	Navette - 1 ligne
Fréquence de passage	15 minutes
Temps de parcours jusqu'au centre	13 minutes
Points forts et points faibles	
Points forts	Facilité d'accès : se situe sur l'autoroute Stationnement en centre-ville fortement contraint
Points faibles	

P+R Thornhill

Conclusion

Une combinaison de facteurs à prendre en compte

Il est difficile de donner une appréciation claire des clés du « succès » d'un parc relais. En effet, tout dépend des objectifs que l'on se fixe à l'origine de leur mise en place : la réduction du nombre d'automobiles en ville, l'augmentation de la fréquentation piétonne du centre-ville, l'augmentation de la fréquentation des TC, la réduction des gaz à effet de serre…

Par le changement de mode de transport et les contraintes que cela suppose, l'usage d'un parc relais ne va pas de soi pour les automobilistes. Le parc relais doit apporter une réponse plus rapide et plus économique que le trajet tout automobile pour compenser ces contraintes. L'aménagement, la signalisation et la tarification du parc relais vont permettre de minimiser les difficultés du changement de mode, mais la congestion du réseau routier, les difficultés de stationnement et la qualité de la desserte en transports collectifs, qui sont autant de facteurs exogènes au parc relais, vont jouer un rôle primordial dans son succès.

Dans les grandes agglomérations, les exemples présentés semblent confirmer que le succès d'un P+R dépend de trois facteurs principaux :

- la proximité du réseau routier dominant et la facilité d'accès au P+R ;
- la congestion routière et la contrainte de stationnement à l'arrivée ;
- le temps de parcours en TC depuis le P+R doit généralement être plus court qu'en voiture.

Les questions de fléchage, d'amplitude des horaires d'ouverture et de sécurité semblent secondaires mais peuvent néanmoins influencer la fréquentation des parcs relais.

De plus, il est nécessaire qu'il n'y ait pas de stationnement gratuit disponible à proximité du P+R sans quoi les usagers potentiels s'y garent (à moins que l'offre TC + stationnement P+R soit moins coûteuse que le billet aller retour de TC).

Il est possible d'établir un constat : les P+R se remplissent moins dans les agglomérations de taille moyenne, comparables à Caen :

- l'accès au centre-ville y est souvent plus rapide en voiture qu'en TC ;
- la zone de stationnement contraint est réduite et des places gratuites ou peu onéreuses sont disponibles en centre-ville ;
- le P+R ne concerne qu'une partie réduite de la clientèle motorisée, celle qui vient de l'axe routier sur lequel se trouve le P+R et qui se rend en centre-ville.

La localisation, un équilibre précaire

La localisation d'un P+R reste un facteur important dans sa réussite. Un P+R proche du centre-ville représente une valeur foncière forte et peut tirer du bénéfice d'un usage multifonctionnel, comme c'est le cas à Genève (P+R Etoile). Cependant, dans une ville de taille moyenne, ces parcs relais peuvent être utilisés par les usagers pour se rendre ensuite à pied en centre-ville, d'où la nécessité de proposer une offre tarifaire à l'heure (parking classique) et une tarification spéciale parking + TC, à un tarif avantageux.

A l'inverse, un P+R plus éloigné du centre-ville doit impérativement répondre à deux critères : ne pas se situer à proximité immédiate d'une zone de stationnement abondant gratuit (comme, typiquement, une zone commerciale), sans quoi les usagers potentiels utiliseront ce type de stationnement, et se situer à la limite de la congestion si bien que le parc relais apparaît comme une « évidence » pour l'automobiliste qui sait à quoi s'attendre en heure de pointe. Dans tous les cas, il est nécessaire que le temps passé en voiture dans les bouchons reste supérieur au temps de transport collectif, attente comprise.

Les parcs relais, dans une politique globale de mobilité

Parmi les points les plus importants pour expliquer le succès d'un parc relais, la qualité de la desserte par les transports en commun, et notamment les transports collectifs en site propre, la congestion automobile et la contrainte du stationnement en centre ville sont des facteurs indépendants de la réalisation du parc relais.

Avant toute démarche de mise en place de nouveaux P+R, il convient de fixer des objectifs clairs pour ces derniers. Au final, l'enjeu des parcs relais est avant tout de maîtriser la place de la voiture en ville, en limitant l'espace qui lui est dévolu (places de stationnement, congestion). Si la congestion est déjà avérée et le stationnement difficile, le P+R peut apporter une solution à un problème (c'est le cas des grandes agglomérations).

Dans les agglomérations de taille moyenne, où l'accès en voiture et le stationnement au centre-ville sont possibles, le P+R peut présenter une alternative à ce stationnement dans une stratégie de désengorgement du centre-ville.

Cependant, le développement de parcs relais, tout en renforçant l'accessibilité routière au centre-ville et en y maintenant une offre de stationnement abondante et peu chère semble voué à l'échec. La contrainte (rupture de charge, inconfort, temps d'attente) inhérente au parc relais n'est acceptée que si le bénéfice coût ou temps est à l'avantage de l'usager.

Elargir le concept des parcs relais

L'étude de ces différents P+R nous invite aussi à voir plus loin que le concept de base des parcs relais. Au-delà des politiques de stationnement dans les centres villes et de l'offre en P+R en entrée de ville, il peut exister des modèles de stationnement alternatifs pour compléter l'offre en stationnement traditionnel, notamment pour les agglomérations de taille moyennes.

Les notions de P+W (park and walk, ou parc de proximité du centre-ville) visent à reporter juste à l'extérieur des zones denses le stationnement, pour désengorger le centre-ville des voiture et favoriser les déplacements piétons.

La mutualisation sur un même parking d'usages du stationnement différents (usages commerciaux, pendulaires et résidentiels, par exemple) permettrait d'optimiser la création de stationnements et ainsi d'économiser des surfaces de parking. Cette mutualisation du stationnement, et notamment du stationnement des grandes zones commerciales, souvent idéalement placées en entrée de ville, apporte aussi des réponses aux problématiques de services associés au stationnement.

Enfin, la multiplication de petits parcs de stationnements à proximité des transports collectifs, gratuits et non fermés, permettrait de minimiser les investissements pour la collectivités tout en offrant à l'usager un éventail de possibilité plus large.

Parc relais de la côte de Nacre à Caen

Ce qu'il faut retenir

- De nombreuses agglomérations se sont lancées, avec plus ou moins de succès, dans une politique de parcs relais.
- L'usage des parcs relais constitue pour l'automobiliste une contrainte que seul un gain de temps ou un gain financier peut rendre acceptable.
- La qualité de l'aménagement et des services proposés, la lisibilité du jalonnement, la simplicité tarifaire permettent de minimiser les contraintes liées à l'usage d'un P+R.
- Les difficultés de stationnement en centre-ville, la congestion automobile et la qualité de la desserte en transports collectifs sont des facteurs exogènes aux parcs relais mais qui expliquent en grande partie leur succès. Pour ces raisons, les succès de parcs relais sont plus nombreux dans les grandes agglomérations que dans les agglomérations de taille moyenne, comparables à Caen.

Bibliographie :

- MTI Conseil « étude relative aux parcs relais et aires de covoiturage sur le territoire de la communauté d'agglomération Caen la mer », rapport final, 11 avril 2011.

- CERTU – CETE de Lyon, « Les parcs relais urbains, étude bibliographique - 2010 ».

- ANDRE Mathilde, « L'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise : bilan et pespectives », mémoire de MASTER 2 chez Kéolis.

- A'urba, « Parc relais d'intermodalité : bilan du fonctionnement de la première phase et propositions d'évolution », 14 février 2008.

- République et canton de Genève, « Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014 », adopté par le conseil d'Etat le 24 août 2011.

Réalisation :
Aucame

Cartes et photos :
Couverture : angouleme.fr
Photos aériennes : ®Google Maps
Cartes : réalisation AUCAME sur fonds de plan ESRI 2013

Retrouvez les Act'Urba déjà parus en flashant ce QR code à l'aide de votre smartphone :

ou à l'adresse :
www.aucame.fr/web/publications/acturba/acturba.php

Dépôt Légal : 4ème trimestre 2013
ISSN : 2260-3840

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr

LICENCE OUVERTE OPEN LICENCE
Pour + d'info sur l'Open Data, flashez ce QR Code