



HAL
open science

L'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise : bilan et perspectives

Mathilde André

► **To cite this version:**

Mathilde André. L'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise : bilan et perspectives. Gestion et management. 2006. dumas-00408208

HAL Id: dumas-00408208

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408208>

Submitted on 29 Jul 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'OFFRE PARC RELAIS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE : BILAN ET PERSPECTIVES



Keolis Lyon

Maître de stage : Sylvain BEAUGE
Président du Jury : M. FAIVRE D'ARCIER



MASTER 2 Transports Urbains et Régionaux de Personnes
14ème promotion
Université Lumière Lyon 2
École Nationale des Travaux Publics de l'État



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement Sylvain BEAUGE, mon maître de stage, pour ses remarques pertinentes, sa disponibilité, son enthousiasme et son professionnalisme.

Je remercie toute la fine équipe du service Marketing pour l'accueil qu'elle m'a réservé. Mes remerciements vont plus particulièrement à Yvon MARTY qui m'a appris, avec beaucoup de pédagogie, à me servir du logiciel ArcView.

Merci également au service Qualité de m'avoir accueillie dans leurs bureaux.

Je tiens enfin à remercier M. FAIVRE d'ARCIER, qui a toujours été à l'écoute et m'a fait part de ses précieux conseils.

Note au lecteur

J'ai rejoint le service Marketing de Keolis-Lyon en avril 2006 dans le but de réaliser une étude, dont le sujet était : « l'impact du produit Vélo'V sur la fréquentation des TCL ». Pour des raisons externes à l'entreprise, cette mission a dû être abandonnée.

En date du 10 juillet, j'ai été contrainte de changer de sujet de stage, et de me consacrer à une étude concernant l'offre parcs relais de l'agglomération lyonnaise. Le présent rapport de stage est donc consacré à ce sujet. Compte-tenu du temps qui m'était imparti, ce rapport ne constitue qu'une première base d'informations, qui mériterait d'être approfondie.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
<u>I. Le parc relais dans la politique de mobilité durable et la hiérarchisation des réseaux</u>	6
1.1 Les parcs relais, un outil au service de la politique de mobilité durable	6
1.2 Les parcs relais dans la hiérarchisation des réseaux de transports en commun	11
1.3. Les bonnes pratiques en termes de parcs relais	13
<u>II. Diagnostic sur les parcs relais lyonnais</u>	30
2.1 Politique du SYTRAL en matière de parcs relais	30
2.2 Description des parcs relais.....	31
2.3 Efficacité et caractéristiques des parcs relais.....	39
2.4 Satisfaction et attentes de la clientèle	52
2.5 Bilan produit.....	53
2.6 Les projets à venir	55
<u>III. Recommandations : quels produits développer pour quels segments de marché</u>	58
3.1 Recentrer l'offre sur de véritable « produit parc relais ».....	58
3.2 Préconisations	59
CONCLUSION	65

INTRODUCTION

Les villes européennes souffrent aujourd'hui de la congestion automobile. Le primat de l'automobile dans la mobilité entraîne de nombreux effets pervers ; dégradation du cadre urbain (pollution, bruit, etc.), paralysie du centre-ville (congestion), sans compter les accidents de la route qui constituent de lourds tribus.

L'enjeu des politiques de déplacements urbains dans les grandes agglomérations européennes est de trouver des moyens capables d'enrayer le problème de la congestion automobile, de développer des réseaux de transports en commun et alternatifs efficaces.

Dès 1997, Le Grand Lyon s'engage dans une procédure de Plan de Déplacements Urbains (PDU), avec comme objectif principal un renversement de tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes. Cependant, malgré de lourds investissements consentis pour développer un réseau de transport en commun étendu et performant, la part modale de l'automobile demeure prééminente... Et Lyon reste tristement célèbre pour ces points noirs de congestions (pont de la Mulatière, tunnel de Fourvière notamment).

Aujourd'hui, il semblerait que l'on soit à l'aube d'une nouvelle ère. Conscients qu'un réseau de transport en commun efficace n'est pas une raison suffisante pour engendrer un report modal, de nouvelles mesures sont prises. Tout d'abord, des mesures pour inciter au report modal : développement de l'offre en transport en commun, aménagement de pistes cyclables, mise en service de 2000 vélos dans le cadre du projet Vélo'V, agrandissement et développement des parcs relais, etc. Mais également des mesures restrictives et contraignantes pour l'automobiliste : instauration de couloirs bus et de pistes cyclables dans le cadre d'un meilleur partage de la voirie, mise en place de zones 30, développement du stationnement payant de courte durée, etc....

Les parcs relais constituent l'objet de notre étude. Le présent rapport répond à une demande du SYTRAL¹, qui souhaitait faire un diagnostic de l'offre parcs relais sur l'agglomération lyonnaise. Les villes ont depuis longtemps investi dans les parcs relais. Lyon aménage son premier parc relais (Laurent Bonneval) dès 1978. A l'heure actuelle, ces aménagements prennent toute leur cohérence dans une politique d'intermodalité. Aujourd'hui, le SYTRAL considère que l'agglomération lyonnaise compte 11 parcs relais, qui totalisent environ 4000 places de stationnement. Certains sont saturés alors que d'autres sont désespérément vides. D'où une interrogation : quelles sont les clés de réussite des parcs relais ? Comment améliorer le produit « parc relais » de l'agglomération lyonnaise pour le rendre plus attractif au regard des bonnes pratiques observées dans d'autres agglomérations ?

Pour mener ce travail, quatre bases de données ont été investies :

- Une relecture des projets mis en place dans d'autres agglomérations (Strasbourg, Genève et Edimbourg) pour mettre en évidence les dénominateurs communs du succès des parcs relais.

¹ SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise.

-Une enquête de terrain nous a permis de définir chaque parc relais en termes d'aménagement, de services offerts, d'implantation sur le réseau de transport en commun, etc. Ce relevé de terrain a été dans un deuxième temps confronté aux critères de succès retenus, suite à l'analyse des bonnes pratiques en matière de parcs relais.

-Une enquête clients sur l'ensemble des parcs relais (menée en mai 2006) a eu pour but de nous renseigner sur les origines et les destinations de la clientèle parc relais, sur leur fréquence d'utilisation des parcs relais, ainsi que sur leurs déplacements sur le réseau de transport en commun.

- La base de données billettique nous a permis d'appréhender les taux de remplissage des parcs relais en semaine et le week-end, en période normale et durant les mois d'été et de connaître la nature des titres de transport validés sur les parcs relais.

L'étude sera articulée de la manière suivante :

- Une première partie visera tout d'abord à définir les parcs relais et à resituer cet aménagement dans le cadre d'une politique de mobilité durable et dans la hiérarchisation des réseaux de transports en commun. Dans un deuxième temps, des bonnes pratiques de parcs relais seront présentées dans le but de déceler les facteurs de réussite des parcs relais.

- Une deuxième partie sera consacrée aux parcs relais de l'agglomération lyonnaise. Nous verrons comment la politique du SYTRAL en matière de parc relais a évolué dans le temps. Puis, un diagnostic de l'offre parc relais sera dressé et confronté aux critères prérequis définissant les parcs relais efficaces.

- Une troisième partie plus prospective consistera à donner des pistes de réflexion pour améliorer le produit parc relais de l'agglomération lyonnaise.

I. Le parc relais dans la politique de mobilité durable et la hiérarchisation des réseaux

1.1 Le parc relais, un outil au service de la politique de mobilité durable

1.1.1 Définition

parc relais : « Lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun » (Arrêté du 21 septembre 1993 relatif à la terminologie des transports).

Nous verrons au cours de cet exposé que cette définition très sommaire des parcs relais revêt, dans les faits, un chapelet de réalisations très différentes les unes des autres, selon l'implantation du parc relais sur le réseau de transports en commun, selon les horaires d'ouverture aménagés, la tarification pratiquée, etc. Le tableau mis en annexe 1 présente des exemples différents de parcs relais mis en place en France.

En France, la terminologie « parc relais » n'est pas encore bien ancrée. On parle tantôt de « parc de rabattement », tantôt de « parc d'accueil » ou encore de « parc périphérique » ou « de dissuasion ». Cependant, un langage commun semble naître avec la cohésion des politiques de transports à l'échelle européenne, donnant le primat à l'appellation « parc relais » qui découle de l'anglais « park and ride ».

Les parcs relais ont deux objectifs principaux :

- reporter à l'extérieur de la ville une partie de la demande en stationnement et des flux automobiles ;
- optimiser le réseau de transports collectifs en élargissant sa clientèle aux automobilistes.

Les populations visées lorsque l'on met en place une politique de parcs relais sont :

- premièrement les pendulaires. Même si les migrations alternantes ne constituent plus le premier motif de déplacements, on observe que ce sont les pendulaires qui constituent la mobilité la plus importante en termes de kilomètres.
- deuxièmement les personnes se déplaçant pour des motifs « achats » ou « loisirs ».

1.1.2 La politique de mobilité durable : pourquoi, comment ?

L'objectif de cette partie est de montrer en quoi les parcs relais sont des ouvrages incontournables des politiques de mobilité durable. Mais avant de montrer le rôle des parcs relais au sein des mobilités durables, nous allons brièvement revenir sur ce concept.

Pourquoi ?

L'ère du « tout automobile » semble révolue dans nos cités européennes. Ce modèle a montré ses limites, ayant des conséquences néfastes aussi bien sur la sphère économique (paralysie des centres-villes du fait de la congestion automobile), qu'environnementales et sociales (air pollué, nuisances sonores, accidentologie élevée, espaces publics confisqués par les automobiles). La mobilité durable s'inscrit dans le champ du développement durable, il s'agit de développer une mobilité qui respecte l'environnement et soit socialement équitable, autrement dit accessible à tous (droit au transport).

Aujourd'hui, nous sommes face à des constats assez « alarmants » :

- L'hégémonie de la voiture depuis l'après-guerre a eu pour impact une urbanisation de plus en plus diffuse avec un décloisonnement entre le lieu de travail et de domicile des individus de plus en plus marqué. Cette tendance a eu pour impact la croissance et l'allongement des déplacements domicile-travail, qui se traduisent par des kilomètres de bouchons dans et aux abords des villes aux heures de pointe du matin et du soir.

- La mobilité des individus s'est accrue au fil des ans et les individus sont devenus de plus en plus exigeants dans leurs déplacements ; aller de plus en plus vite, de plus en plus loin pour des coûts réduits est devenu une obsession².

- On assiste à une explosion de la mobilité et à une désynchronisation de cette dernière. A l'heure actuelle, on est loin du rythme « métro-boulot-dodo », la société est plutôt cadencée sur des rythmes frénétiques du type « voiture-boulot-resto-voiture-ciné-voiture-dodo... ». Le modèle de déplacement basé sur les navettes domicile-travail est révolu. Désormais, ce sont les déplacements liés aux loisirs et au tourisme qui ne cessent d'augmenter. Les individus ne se déplacent plus tous en même temps, de la même façon, sur les mêmes parcours et aux mêmes heures. On assiste à une individualisation et une complexification des déplacements. C'est l'avènement de la « ville à mille temps » qu'explorent JY Boulin et U Mückenberger³.

Tableau 1 : transformation de la mobilité en France

Motifs de déplacements	Evolution du nombre de déplacements entre 1982-1994	Evolution du nombre de voyageurs/km 1982-1994	Evolution de la longueur moyenne/personne/ jour 1982-1994	Evolution de la durée moyenne/ personne/jour 1982-1994
Travail	+ 2%	+ 28%	9 à 11km	26 à 22 min
Achats	+ 13%	+ 41%	5 à 7km	14 min (inchangé)
Sociabilité	+ 33%	+ 37%	11 à 12km	21 à 19 min
Tourisme, loisirs	+ 22%	+ 53%	9 à 11km	19 à 20 min

Source : INSEE-INRETS, enquêtes transport, citées par Viard, Potier et Urbain, 2002.

Le tableau montre que ce sont les déplacements liés à des motifs de sociabilité, d'achats ou encore de loisirs qui ont fortement augmenté en France depuis les années 1980. Il montre également que les individus n'ont pas pris avantage de la diminution des temps de parcours. La vitesse a permis aux individus de se déplacer plus dans un budget temps peu changé (C'est ce que démontrait déjà Zahavi dans les années 1970).

² BAVOUX JJ, BEAUCIRE F, CHAPELON L, ZEMBRI P (2005), *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 231p.

³ BOULIN JY, MUCKENBERG U (2002), *La ville à mille temps*, Edition de l'Aube, Paris, 221p.

Ces tendances suscitent bien des questionnements... Existe-t-il une réelle alternative à la voiture compte-tenu de l'étalement urbain? Les transports collectifs peuvent-ils répondre à une demande en déplacements de plus en plus complexe et de plus en plus individualisée? Les automobilistes sont-ils prêts à abandonner leur volant? Faut-il les contraindre à le faire? La partie ci-après dresse un historique des politiques qui ont été menées pour limiter la place de la voiture dans les villes donnant quelques pistes de réponse.

Comment ?

Pour reprendre du terrain sur la voiture dans les villes, une série de lois ont été votées en France dans les années 1980 et surtout dans les années 1990, obligeant les agglomérations à repenser leur politique de transport. On retiendra ici la loi Chevènement sur l'intercommunalité (1982,1999) qui a porté la réflexion des transports à l'échelle de l'agglomération et surtout la LOTI (Loi D'Orientation des Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982 enrichie par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) du 30 décembre 1996, qui va contraindre les agglomérations de plus de 100 000 habitants à se doter d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le PDU est un outil de planification intéressant dans le sens où il va faire émerger une politique globale des transports. Avant son institution, les aménagements de voirie et ceux pour les transports en commun étaient appréhendés de manière sectorielle. On pouvait développer des projets contradictoires de manière simultanée ; par exemple investir dans un projet de ligne de métro et construire dans le même temps une superstructure de stationnement pour les automobiles en plein centre-ville (malheureusement, ce ne sont pas des choses que les PDU ont complètement éradiquées...)

Ces deux dernières lois correspondent à deux étapes différentes dans l'approche du problème de l'hégémonie automobile en ville.

En 1982, la loi LOTI stipule :

«- Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes, de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains.

- Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

- Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie.

- Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. »

A cette époque, on pense qu'investir massivement dans les transports en commun aura pour corollaire un report modal « spontané » des automobilistes vers les transports en commun. Cependant les efforts consentis en matière budgétaires pour développer les réseaux de transport en commun n'ont pas porté leurs fruits ; la part modale de l'automobile ne cessant de croître.

Conscient qu'une politique incitative envers les transports publics et les modes doux n'était pas suffisante pour enrayer la mobilité automobile dans les centres-villes, le législateur

a été plus loin en 1996 en instituant les limitations de l'usage de la voiture (en circulation comme en stationnement) comme partie intégrante des PDU.

Ainsi la loi LAURE complète le champ des PDU de 6 orientations :

1. La diminution du trafic automobile.
2. Le développement des transports collectifs et des modes doux.
3. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération.
- 4. L'organisation du stationnement.**
5. Le transport et la livraison des marchandises.
6. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel.

Le stationnement est devenu un volet incontournable des PDU, en ce sens qu'il constitue un levier indéniable de la limitation de la voiture en ville. Ainsi le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) souligne dans une brochure ⁴ que ce champ a été investi par bon nombre d'autorités organisatrices (56% d'entre elles).

La politique de stationnement dans son ensemble ne sera pas notre propos. Nous nous attacherons simplement à étudier un aspect de cette politique en nous penchant sur les parcs relais, qui constituent une des facettes du stationnement. Cependant nous mettrons en exergue le fait qu'une politique de parcs relais ne peut être efficace sans la conduite simultanée d'une politique de stationnement contraignante à l'intérieur de la ville.

Aujourd'hui, il semble que nous ayons entamé une nouvelle ère de la mobilité. Les transports publics deviennent de plus en plus performants (vitesse, confort, étendue des dessertes) et ils s'organisent de plus en plus pour répondre à la diversité de la demande liée notamment à l'individualisation des rythmes de vie. Ainsi le transport à la demande se développe, des réseaux de nuit se mettent en place, etc. Certains chercheurs estiment même que les transports collectifs deviennent de plus en plus des modes de déplacement individualisés (transport à la demande) alors que l'automobile un mode de déplacement collectif dans le sens où l'automobiliste est de plus en plus dépendant des autres (congestion).

Est venu également le temps de la **multimodalité**, c'est-à-dire de l'utilisation par un même individu de plusieurs modes de déplacements pour assouvir ses besoins de mobilité (mais pas forcément au cours du même déplacement), ceci porté par le fait que chaque mode de transport a ses avantages à une échelle donnée, à un temps donné. Ainsi on redonne de l'espace aux piétons et aux cyclistes dans les villes. Ces réaménagements urbains remportent un franc succès : la population redécouvre avec joie les modes doux et les bienfaits d'un cadre urbain préservé.

Enfin, on vit les prémisses de l'**intermodalité**, c'est-à-dire de l'utilisation de plusieurs modes au cours d'un même déplacement. Cette intermodalité est rendue possible aujourd'hui notamment grâce à l'évolution de la billettique et des politiques de tarification intégrée qui se mettent en place à l'échelle des PTU (Périmètres de Transports Urbains). L'enjeu de demain sera de développer cette forme de mobilité.

⁴GART (2005) Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives.

1.1.3 Les parcs relais, interface de l'intermodalité

On a longtemps, en France, opposé la politique liée à l'automobile de celle des transports en commun. Aujourd'hui, on n'est plus dans un rapport de choc frontal, l'enjeu est d'assurer l'intermodalité. La voiture semble indispensable dans les campagnes et le périurbain alors qu'elle est nocive et pas d'une grande nécessité dans les villes où les réseaux de transports en commun sont bien développés.

Le choix modal est dicté par plusieurs paramètres ; l'individu utilise un mode plutôt qu'un autre principalement en fonction du prix, en fonction de la rapidité et du niveau de confort. Bien évidemment on ne parle pas de prix, temps, ou niveau de confort réels mais bien estimés ou perçus. C'est bien là que le bât blesse, la plupart des individus ayant une perception tronquée de la réalité. Un exemple simple : l'automobiliste moyen estime le prix de son déplacement en voiture en prenant simplement en compte le coût de son essence et il le compare au prix d'un titre de transport. Pour lui, l'achat, l'assurance, les réparations ou tout autre dépense liée au fait qu'il est propriétaire d'une voiture ne rentrent pas en ligne de compte. De ce fait, il trouvera le coût du transport collectif prohibitif.

L'enjeu est de rendre les déplacements « VP (Voiture Particulière) - parc relais -TC (Transports en Commun) » plus attractifs que les déplacements VP, que ce soit en terme de coût, de distance ou de confort. Le parc relais est au cœur de la problématique. Comment optimiser cette infrastructure pour minimiser l'effet rupture de charge pénalisant l'automobiliste ? Quelles sont les clés du succès des parcs relais, rendant les déplacements combinés VP + TC plus attractifs que les déplacements automobiles ? La partie suivante tentera d'y répondre.

Eléments de synthèse

La ville a longtemps été dictée par les lois du « tout automobile ». L'Etat et la société dans son ensemble ont pris conscience que ce modèle n'était pas viable d'un point de vue économique, social et environnemental.

Les années 1980 et 1990 ont redonné naissance aux transports en commun et aux modes doux dans la ville. Aujourd'hui, c'est l'intermodalité qui semble être l'enjeu de demain. Il s'agit de réaménager la ville pour que les voitures restent en marge des agglomérations et que les individus se déplacent au moyen d'autres modes en son sein. Le parc relais, maillon de la chaîne intermodale, est un élément fondamental de la politique de mobilité durable.

1.2 Les parcs relais dans la hiérarchisation des réseaux de transports en commun

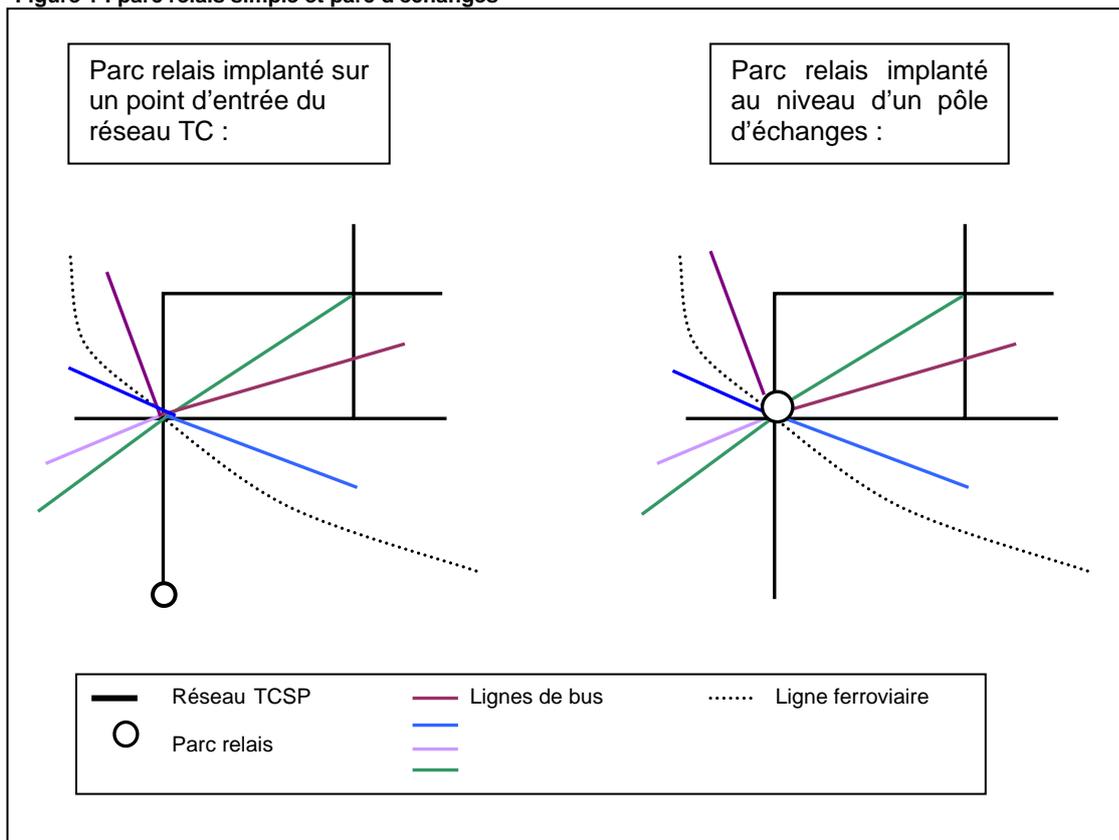
1.2.1. Parcs relais simples ou parcs d'échanges : une question d'implantation sur le réseau

Les schémas ci-dessous rendent compte de deux exemples d'implantation de parcs relais.

Dans le premier cas, le parc relais est situé à l'extrémité d'une ligne de TCSP. Autrement dit, l'automobiliste qui se garera sur ce parking aura accès à un point d'entrée sur le réseau ; son offre de transport en voyage direct se limitera aux arrêts desservis par cette ligne de TCSP, ou alors il sera contraint de faire une ou plusieurs correspondances sur le réseau pour rejoindre sa destination finale. On parle alors de « parc relais simple ».

Dans le cas de figure numéro 2, le parc relais est implanté au niveau d'un pôle d'échanges. L'automobiliste aura comme champ des possibles toutes les destinations desservies par l'ensemble des modes de transports présents sur ce lieu d'échange multimodal. Lorsqu'un parc relais fait partie intégrante d'un pôle d'échanges, on le qualifie de « **parc d'échanges** ».

Figure 1 : parc relais simple et parc d'échanges

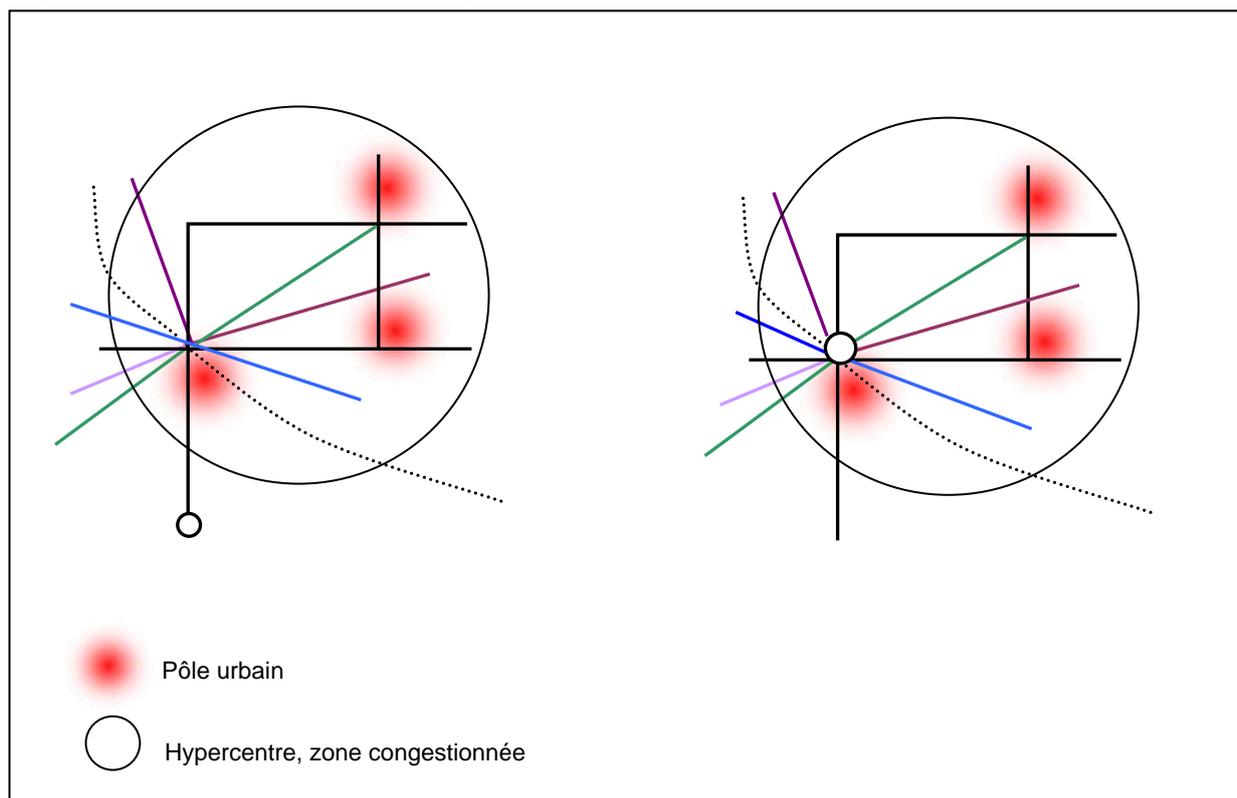


1.2.2 Avantages et inconvénients de ces deux configurations de parcs relais

Dans le cas du parc relais simple, l'inconvénient majeur réside dans le fait qu'il ne dessert de manière directe qu'un des pôles urbains de l'agglomération. Ceci est pénalisant dans le sens où une personne ayant déjà vécu une rupture de charge, du fait de son stationnement sur un parc relais, n'aura certainement pas envie de faire une nouvelle correspondance sur le réseau de transport en commun pour rejoindre sa destination finale. Cependant, ce parc simple comporte un avantage dans la mesure où il peut être implanté en amont de la zone congestionnée de l'agglomération.

Le **parc d'échanges** comporte l'avantage d'avoir une aire de « rabatement-éclatement » beaucoup plus étendue. Il attirera une population plus large. En dépit de cela, ce type de parc est souvent pénalisé du fait qu'il s'inscrit au sein d'un pôle d'échanges par nature plus enclin à être dans la zone congestionnée de la ville. Aussi les parcs relais en pôles d'échanges ont tendance à avoir une capacité plus grande pour répondre à leur zone de chalandise élargie, de ce fait ils peuvent générer des embouteillages.

Figure 2 : parc relais simple et parc d'échanges



1.3. Les bonnes pratiques en termes de parcs relais

Cette partie consiste à passer en revue quelques expériences avérées de parcs relais pour déceler les dénominateurs communs à la réussite de tels projets.

Trois exemples ont été sélectionnés. Nous nous sommes limités à ces exemples, qui, selon nous, stigmatisaient assez bien à eux seuls les clés du succès des parcs relais. Aussi notre choix s'est fait de sorte à montrer une diversité de produit bien défini.

Nous avons tout d'abord choisi de nous attarder sur le cas de Strasbourg qui a fait ses preuves depuis longtemps maintenant en développant le concept de « Parc relais tramway ». Nous reviendrons dans un deuxième temps sur le cas de Genève qui s'avère intéressant en termes de gérance et de tarification. Enfin, l'exemple d'Edimbourg sera explicité, car il présente une conception du parc relais anglo-saxonne (desservi par des bus) intéressante.

Pour chaque cas présenté nous procéderons de la manière suivante :

- une première partie consistera à présenter la ville de manière contextuelle ;
- dans un second temps nous présenterons les projets de parcs relais ;
- puis nous tirerons une synthèse de ces projets.

1.3.1 Strasbourg et le concept de « parc relais-tramway »

1.3.1.1 *Eléments de contexte*

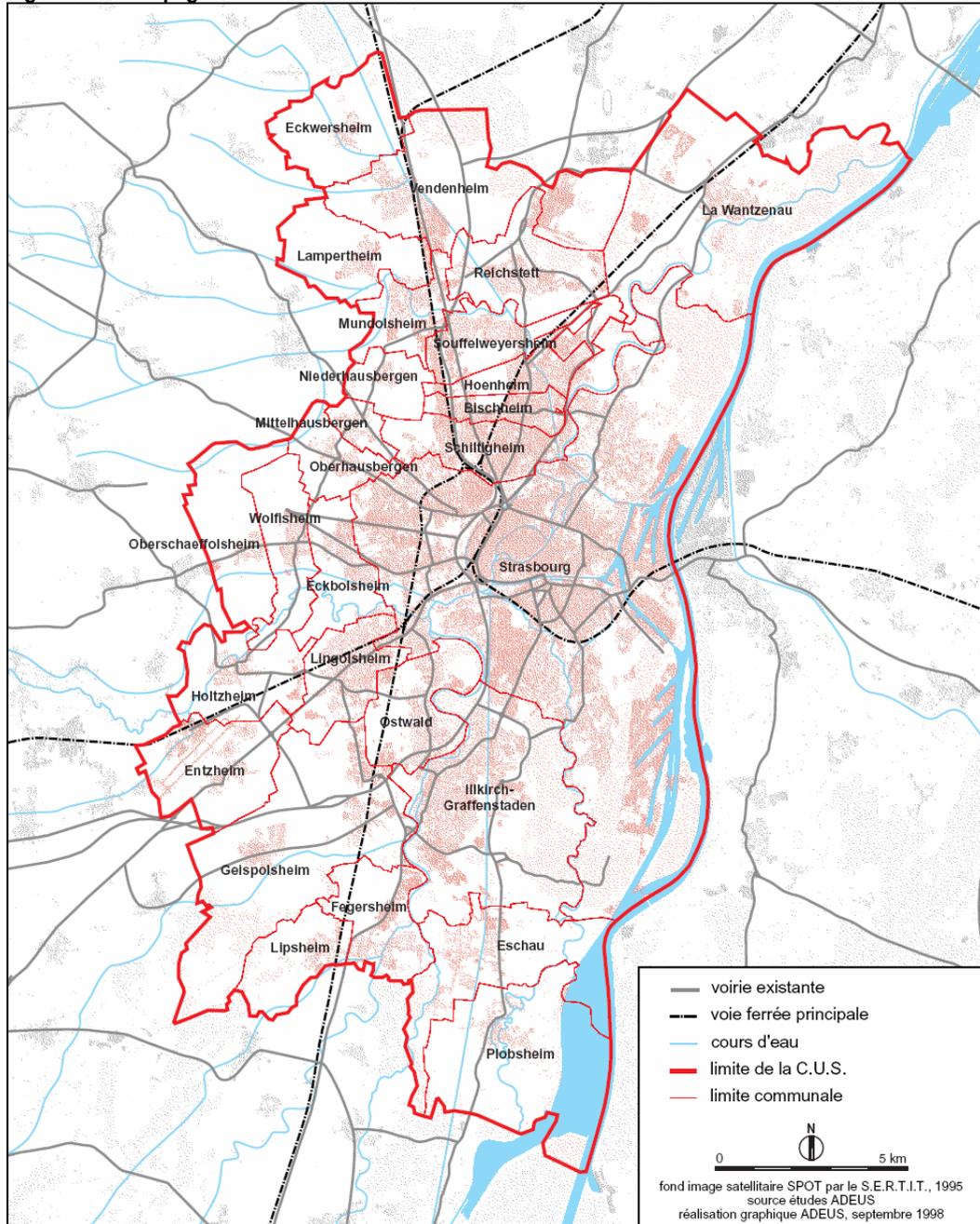
Strasbourg, capitale de la région Alsace, compte 252 000 habitants pour une agglomération de plus de 423 500 habitants⁵. Ville rhénane, Strasbourg a pu réaffirmer sa situation de ville-carrefour de l'Europe depuis que le Parlement européen s'y est installé (1992). Le centre historique de la ville, classé patrimoine de l'UNESCO, attire de nombreux visiteurs.

Sur le plan administratif, la ville est organisée en Communauté Urbaine depuis 1967. Cette dernière regroupe 27 communes sur un territoire de 306 km². Le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg (la CUS) correspond au PTU (Périmètre de Transport Urbain).

La CUS est un bassin économique dynamique. En confère le nombre de laboratoires de recherche et d'innovation qui jalonnent son territoire (CNRS, INSERM, ENSAIS, etc.) et la part d'emplois tertiaires qu'elle totalise.

⁵ Données du recensement INSEE 1990

Figure 3 : Découpage administratif de la CUS



Source : données CUS, réalisation ADEUS, 1998

Dès la fin des années 1980, Strasbourg s'inquiète des tendances qui se dessinent sur son territoire. Certes, depuis 1968, Strasbourg a connu une croissance démographique et économique notoire (+ 16% et 26% respectivement). Cependant, l'urbanisation s'est faite en faveur de la périphérie engendrant une croissance des déplacements domicile-travail. En 1990, quelques 49 800 personnes entraient dans l'aire urbaine pour y travailler tandis que 16 575 résidents en sortaient pour rejoindre leur emploi. Ainsi, on totalisait 66 000 migrations journalières liées au travail, soit environ 135 000 déplacements.

Il fallait ajouter à ces déplacements, ceux liés au motif « études » (11% du total des déplacements) ou au motif « achats » ou « autres » (43% des déplacements globaux). Au total, la CUS générait plus d'un million de déplacements quotidiens tous modes motorisés en 1990.

La croissance en mobilité s'accompagnait bien évidemment d'une augmentation de l'utilisation de l'automobile. En 1981, on dénombrait 200 000 véhicules / jour entrant dans le centre de l'agglomération. En 1991, on en compte 240 000, soit un accroissement de 20% en 10 ans.

Ces évolutions ont eu pour conséquences une dégradation des conditions de circulation, une baisse d'attractivité du centre-ville, un grignotage de l'espace public par les automobiles, des difficultés de stationnements grandissantes et une qualité de l'air s'appauvrissant. Pour contrecarrer ces tendances, les politiques portés par Catherine Trautmann, ont décidé de se lancer dans une politique volontariste en matière de déplacements.

En 1989, Strasbourg s'engage dans une politique de déplacement prônant la fin du tout automobile et le rééquilibrage de l'utilisation de différents modes de transport. Nombre de mesures ont été prises pour changer la répartition modale. On peut distinguer trois volets qui ont été menés de front :

1. amélioration de l'offre en transports en commun ;
2. mesures en faveur des modes doux ;
3. réorganisation de la circulation automobile

1. Un réseau de transports en commun audacieux a été mis en place. En 1994, la première ligne de tramway (ligne A) est achevée. Ce projet est couplé par une restructuration en profondeur de l'offre de bus. Ainsi en 1995, l'offre de transports collectifs est supérieure de 30% à ce qu'elle était en 1992. (10% étant imputable au tramway et 20% à l'augmentation de l'offre bus). Parallèlement à cette amélioration de l'offre, la fréquentation du réseau croît de 32% entre 1994 et 1995. Mais la CUS n'en reste pas là. L'agglomération inaugure une nouvelle ligne de tramway en 1998 (ligne D) et deux autres (B et C) en 2000. Aujourd'hui la ville est dans des phases de projet d'extension de son réseau tramway. Depuis 1992, l'offre kilométrique globale s'est accrue de 31,5% en nombre de kilomètres parcourus et de 65% en nombre de places offertes.

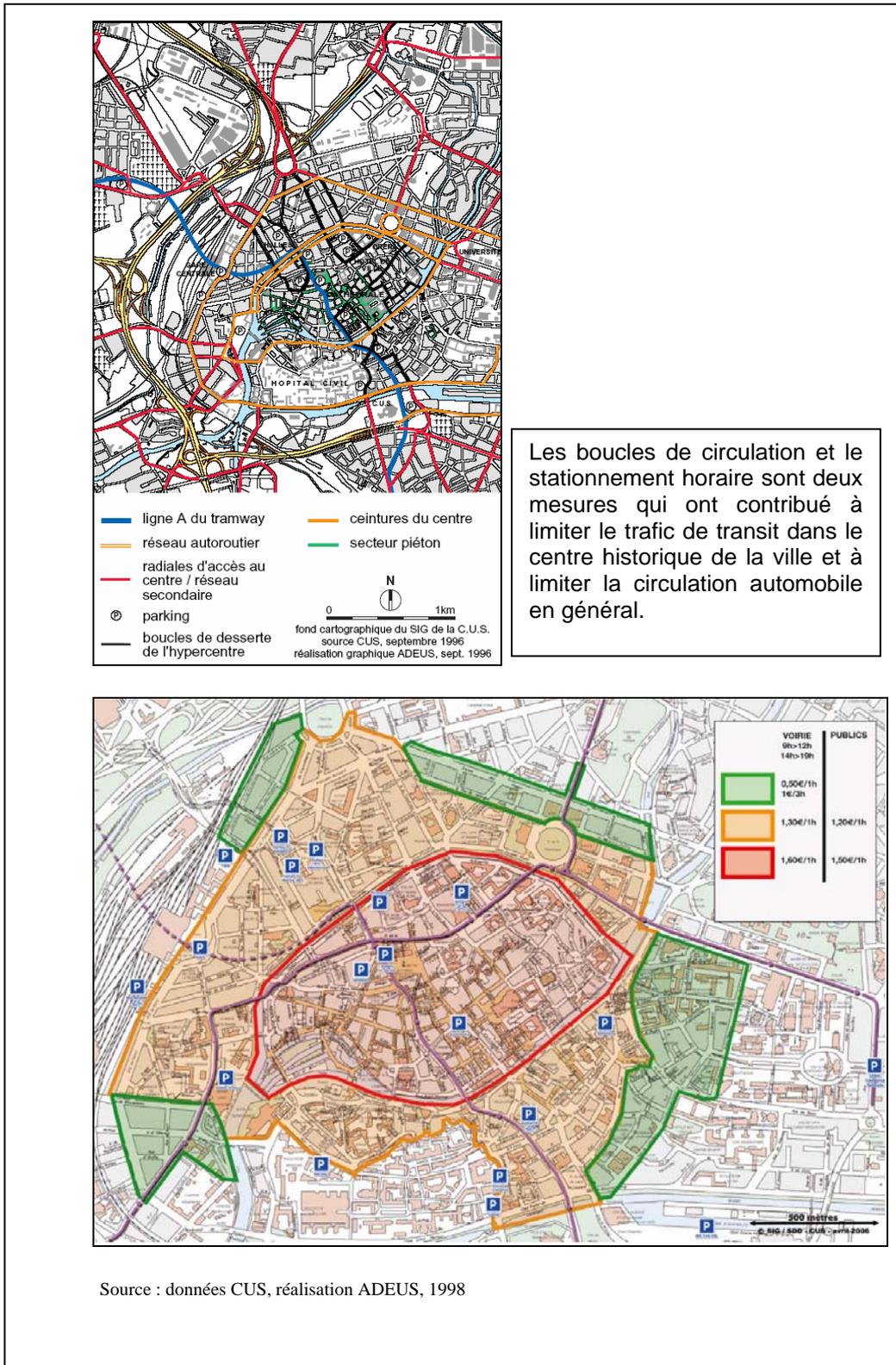
2. La voirie a fait l'objet de réaménagements pour reprendre de la place sur la voiture et permettre aux autres modes d'avoir droit de cité. Le centre historique a fait l'objet d'une piétonisation assez étendue et nombre de pistes cyclables ont été aménagées (380 km de pistes cyclables en 2005).

3. Parallèlement, la circulation automobile a été revue. Des zones 30 ont été mises en place. Des boucles de circulation (plan « en marguerite ») ont été aménagées pour canaliser le trafic automobile et enrayer le trafic de transit.

Concernant le stationnement, des mesures sont entrées en vigueur dans le but de limiter le stationnement lié au travail dans la ville (construction de parcs relais dès 1994 et mise en place en 1999 du plan GEODES (Gestion et Organisation des Déplacements domicile-travail des Salariés) tout en maintenant une offre de stationnement pour les résidents ne possédant pas de garage privé (abonnement résident préférentiel) et en favorisant l'accès aux activités économiques (stationnement horaire). Notons que la ville a tout de même construit dans le même temps des parkings de stationnement : Ste Aurélie (450 places), Ste Marguerite (1000 places), Homme de Fer (280 places) et Bacheliers (250 places).

Cette politique de limitation de la voiture dans le centre-ville a porté ces fruits ; entre 1990 et 1995, on observe une baisse du trafic automobile dans l'enceinte de la ville de 17%, avec pour corollaire un report de trafic sur le réseau autoroutier et les boulevards encerclant le centre historique.

Figure 4 : boucles de circulation et stationnement horaire



Pour réduire le stationnement en centre-ville, la CUS a œuvré en développant le concept de « parc relais tramway ».

1.3.1.2 Les parcs relais-tramway

La mise en service de la ligne A du tramway s’est accompagnée de la création de deux parcs relais (Ronde et Etoile) en 1995. Cette offre parc relais s’est enrichie avec la construction des parcs Baggersee et celui des Ducs d’Alsace. L’ouverture de la ligne B a donné lieu à l’aménagement de quatre nouveaux parcs relais (Rives de l’Aar, Pont Phario, Hoenheim et Elsau). Aujourd’hui, la CUS compte 8 parcs relais qui totalisent quelques 4030 places de stationnement. Ces parcs bénéficient d’une grande capacité en stationnement, cette dernière variant de 240 à 800 places.

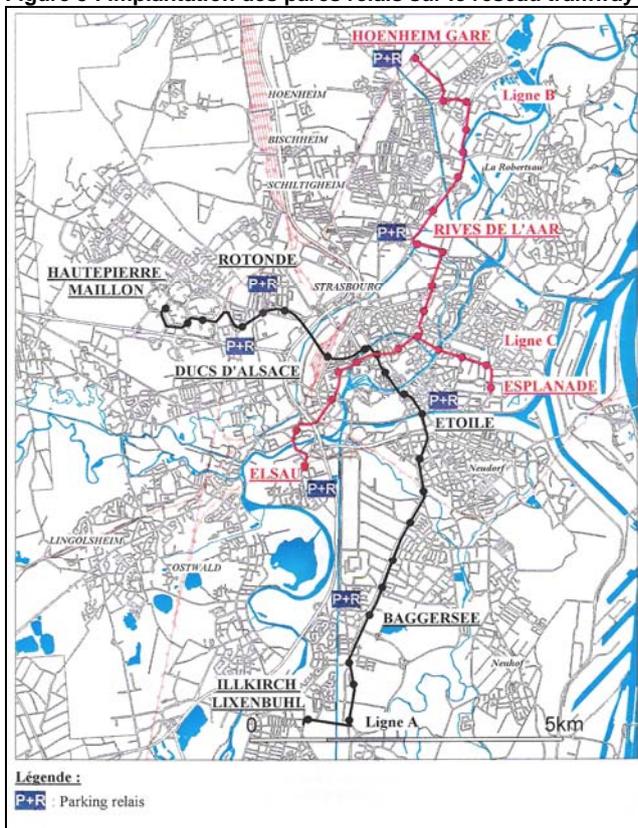
Les critères établis pour développer ces parcs relais ont été les suivants :

- proximité d’une station de tramway ;
- accessibilité aisée aux parcs depuis le réseau routier ;
- une tarification incitative défiant toute concurrence avec les parkings du centre-ville.

➤ Des parcs relais bénéficiant d’une bonne desserte tramway

Tous les parcs sont à une distance-temps du centre-ville inférieure à vingt minutes grâce aux performances du tramway. Le parc de la Rotonde est le plus central, donnant un accès très rapide (5 minutes) en tramway au centre-ville.

Figure 5 : implantation des parcs relais sur le réseau tramway



parc relais	distance temps au centre-ville
Ducs d'Alsace	8 min
Rotonde	5 min
Baggersee	15 min
Elsau	10 min
Krimmerri	8 min
Rives de l'Aar	10 min
Pont Phario	15 min
Hoenheim Gare	20 min

Source : données CUS, 1997

➤ Des parcs relais en surface bénéficiant d'une bonne signalétique

A l'exception du parc relais de Rive de l'Aar (ouvrage), les parcs relais ont été aménagés en surface. Ces parcs relais sont bien signalisés. Une signalétique homogène sur l'autoroute (P + tramway) a été mise en place. De plus, lors des jours de pics de pollution, des banderoles placées sur les ponts autoroutiers rappellent à l'automobiliste distrait leur existence. Pour une démarcation visuelle plus forte, des totems ont été installés à l'entrée des parcs relais.

Figure 6 : totem



Source : données CUS

➤ Des horaires d'ouverture et des conditions d'accès homogènes

Tous les parcs relais sont ouverts de 7h00 à 20h00 du lundi au samedi. En dehors de ces heures d'ouverture, ainsi que les dimanches et jours fériés, l'accès aux parcs relais est libre.

Durant ces jours (du lundi au samedi) les utilisateurs du parc doivent s'acquitter d'un titre de transport en commun pour y accéder.

➤ Une tarification intégrée et différenciée

Une **tarification intégrée** à celle du réseau de transport en commun ainsi qu'une **tarification différenciée** selon les parcs relais ont été mises en place. Ainsi, il en coûte 2,9 euros pour stationner à la Rotonde contre 2,6 euros dans les autres parcs relais. On verra par la suite que cette différence de tarification est due au succès et donc à la saturation que connaît le parc de la Rotonde. Ce titre de 2,6 ou 2,9 euros est acheté auprès d'un agent, installé dans une « guitoune » à l'entrée de chaque parc. Ce titre est valable pour l'ensemble des passagers du véhicule et leur permet, d'une part, de stationner sur le parc, et d'autre part, de bénéficier d'un aller-retour gratuit sur la ligne de tramway. Cette tarification vise les clientèles familiales. Pour les pendulaires, des abonnements parcs relais + réseau TC ont été déclinés. Là encore, il existe un écart entre l'abonnement du parc de la Rotonde (48€ par mois) et celui des autres parcs (38,5€).

Cette tarification est vraiment attractive sachant que le prix du stationnement en centre-ville est de 1,2/heure (au minimum) et qu'un aller-retour sur le réseau TC coûte 2,4€ Les jours de pics d'ozone, une tarification unique à 2,4 €s'applique.

➤ Une communication événementielle

Les jours de grands événements (marché de Noël, foires, etc.), des campagnes d'information sont mises en places pour informer les visiteurs de l'existence des parcs relais.

➤ Des niveaux de fréquentation variant d'un parc relais à un autre

Depuis leur ouverture, les parcs relais remportent globalement un franc succès. En 2005, 546 818 voitures se sont stationnées sur les parcs relais (+3,8% par rapport à 2004). La CTS observe que ce sont les parcs les plus anciens qui attirent le plus de clientèle. L'exploitant recense un taux de remplissage de 107% à la Rotonde et de 83% à Baggersee. A l'opposé les parcs relais d'Elsau et de Pont Phario ont des taux de remplissage « déplorables » (11%). Il en va de même pour le parc des rives de l'Aar. Il semble que ces échecs soient liés à leur implantation ou à leur mauvaise accessibilité. Par exemple, le parc des rives de l'Aar souffre du fait qu'il n'y ait pas de sortie d'autoroute au Nord pour le desservir, et qu'en provenance du Sud il est plus attrayant de se garer sur le parc de la Rotonde (plus attractif car plus proche du centre-ville)

Cependant, la CUS ne compte pas fermer les parcs les moins fréquentés car ils s'avèrent indispensables les jours de grands événements (foires, marché de Noël et autres). Le taux de fréquentation du parc des Rives de l'Aar pourrait également progresser grâce à la mise en place d'un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise) visant les employés des sièges régionaux implantés à proximité du parc.

➤ Une clientèle féminine se déplaçant surtout pour un motif « achats »

En semaine, les 2/3 de la clientèle des parcs relais sont des femmes. Une enquête de l'ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise) révèle qu'elles apprécient le sentiment de sécurité et de confort que leur procure les parcs relais. Aussi, l'ADEUS souligne que les femmes constituent une population moins encline à l'utilisation exclusive de la voiture (en confère la part élevée des femmes dans la clientèle des TC).

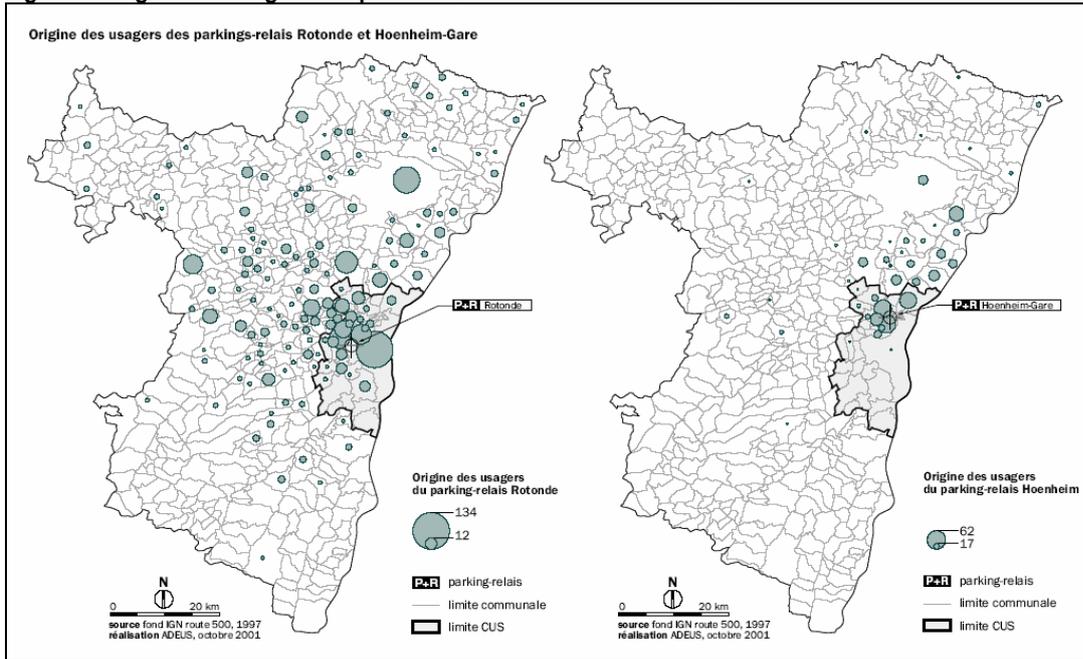
Le premier motif de stationnement est lié à l'achat (38% de la clientèle parc relais). Cette tendance est bien évidemment accentuée durant les week-ends (72%).

La part des actifs est de 75%, les retraités 10% à 20% selon les parcs. Les étudiants et les personnes au foyer ne constituent qu'une part marginale de la clientèle.

On observe que les gens se déplacent globalement seuls en semaine et en famille le week-end. L'étude de l'ADEUS montre également que les usagers qui viennent de loin utilisent d'abord les parcs relais les plus centraux (Rotonde notamment). Les automobilistes semblent donc optimiser le plus possible leur trajet en voiture.

A l'inverse, le parc de Hoenheim joue un rôle de proximité, sa zone de chalandise se limitant à un rayon de 20km.

Figure 7 : origine des usagers des parcs relais de Rotonde et Hoenheim



Source : données ADEUS, octobre 2001

➤ Prospective

Aujourd'hui avec l'extension du réseau de tramway, la CUS prévoit d'aménager 975 places de stationnement réparties sur 5 parkings de proximité le long des lignes. Ce ne seront pas des parcs relais + tramway, et n'auront donc pas de tarification associée au réseau de transport en commun. « Au risque de brouiller l'image des parc relais arrivés à maturité » écrivait Olivier MIRGUET dans un article de *Ville & Transports* ⁶

Eléments de synthèse

Strasbourg a développé un produit parc relais –tramway qui connaît un succès grandissant.

Trois critères ont retenus l'attention de la CUS pour développer ces parcs : implantation à proximité immédiate d'une ligne de tramway, bon niveau d'accessibilité depuis le réseau routier, une tarification incitative.

La tarification intégrée et différenciée constitue certainement une raison du succès de ces parcs. L'homogénéisation des conditions d'accès et des heures d'ouverture font des parcs relais de la CUS des produits bien identifiés. Cette identification est renforcée par une signalétique commune à l'entrée des parcs (totem) et celle développée sur le réseau autoroutier (parc relais + tramway).

La présence d'un agent commercial sur chaque parc relais renforce très certainement le sentiment de sécurité de la clientèle.

Enfin, le succès des parcs relais strasbourgeois tient d'une part à la politique de limitation de la voiture qui a été menée depuis bien des années dans le centre-ville et aux performances du réseau TC, et d'autre part à la performance du réseau de transport en commun qui a été mis en place

⁶ MIRGUET O (2006), Strasbourg : une politique à maturité, *Ville&Transports*, n°402, pp.60-62.

1.3.2 Les parcs relais de Genève

1.3.2.1 Contexte

Genève compte 174 000 habitants. L'agglomération regroupe environ 300 000. La ville située à proximité de la frontière française est surtout connue pour son économie tournée vers le tertiaire et les services (banques). Le dynamisme économique de la ville se traduit par des flux importants de pendulaires venus du canton de Vaud ou de la France voisine. On compte 40 000 pendulaires frontaliers/ jour, 95% d'entre eux circulant en voiture). Ceci fait de Genève une des villes les plus encombrées d'Europe.

Pour limiter la place de la voiture dans la ville, la municipalité essaye de mener une politique de déplacement volontariste. Pour encourager le report modal, la ville a investi dans un plan de parcs relais.

Des mesures draconiennes ont été prises par la Municipalité pour enrayer ces tendances. Pour inciter les automobilistes et surtout les pendulaires à laisser leur voiture aux portes de la ville, Genève a commencé par supprimer 2500 places de stationnement dans le centre-ville et les 15 000 places restantes sont devenues payantes et à durée limitée.

En contrepartie, la ville s'est engagée à offrir une alternative aux automobilistes en renforçant son offre de transports en commun et en développant des parcs relais. Un plan d'actions intitulé « parcs relais 2003-2006 » a été mis en place par la municipalité.

1.3.2.2 Les parcs relais genevois

➤ Un nombre important de places de stationnement en parcs relais

On compte actuellement 17 parcs relais sur Genève avec une offre globale de 3350 places. On compte 4 parcs relais principaux : celui de Moillesulaz (380 places, ouvert en 1990, à proximité du poste frontière d'Annemasse F), celui de l'Etoile (600 places, ouvert en 2000 sur l'artère centrale, porte d'entrée de la ville en provenance des autoroutes de l'A1 et de l'A41), le parc de Sous-Moulin (470 places, ouvert en 2001 à proximité de la douane de Vallard, entrée genevoise de l'autoroute blanche), et enfin celui de Genève-Plage (900 places, ouvert en 2004 et situé sur la rive gauche du lac). A eux seuls ces 4 parcs relais totalisent les trois quarts de l'offre en stationnement parcs relais et constituent 70% des abonnés.

➤ Une gérance originale

C'est la Fondation des Parkings, organisme de droit public créé en 1968 par le Grand Conseil genevois (autorité organisatrice), qui assure la construction et l'exploitation des parcs relais. Pour assumer financièrement ces fonctions onéreuses, une idée originale a été développée. Les recettes générées par les macarons de quartier, rendus obligatoires pour le stationnement sur voirie des habitants de Genève, permet à la fondation d'assurer son équilibre financier.

➤ Une tarification P+R/TC

Pour fidéliser leur clientèle une tarification incitative a été mise en place. En s'acquittant de 110 francs suisses, l'automobiliste aura accès au un parc relais et aux transports en commun pour un mois. L'abonnement mensuel des transports en commun est de 70 francs suisses. L'abonnement annuel est de 1200 francs suisses. Ces abonnements ne sont pas vendus à n'importe quel automobiliste. Pour pouvoir en acquérir un, il faut d'une part prouver que l'on habite et travaille à plus de deux kilomètres d'un parc relais. De plus, cet abonnement ne donne accès qu'à un seul parc relais.

Il existe également une tarification horaire qui est fonction de chaque parc relais. Celle du parc relais de L'Etoile est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2: tarif horaire du parc relais de l'Etoile

Tarif horaire	Prix	Remarques
de 7h00 à 19h00 TARIF JOUR, du lundi au vendredi		
0h00-0h30	GRATUIT	
0h30-1h00	1.-	Fr. 1.- par 0h30
1h00-1h30	2.-	
1h30-2h00	3.-	
2h00-2h30	4.-	
2h30-3h00	5.-	
3h00-3h30	6.-	
3h30-4h00	7.-	
4h00-4h30	8.-	
4h30-5h00	9.-	
5h00-5h30	10.-	
5h30-6h00	11.-	
6h00-7h00	12.-	Fr. 1.- par 1h00
7h00-8h00	13.-	
8h00-9h00	14.-	
9h00-10h00	15.-	
10h00-11h00	16.-	
11h00-12h00	17.-	
de 19h00 à 7h00 TARIF NUIT, samedis-dimanches et jours fériés		
0h00-2h00	1.-	
2h00-4h00	2.-	
4h00-6h00	3.-	
6h00-8h00	4.-	
8h00-10h00	5.-	
10h00-12h00	6.-	
Soit: 24h00	23.-	
2 jours	46.-	(23+23)
Abonnements		
Mensuel	200.-	(+TVA)
Annuel	2'250.-	(+TVA)

Source : données de la Fondation des Parkings Genevois

➤ « Le P+B », un nouveau concept

Genève a installé dans son parc relais de Genève-Plage un local à vélo. Une caméra de vidéo-surveillance est reliée 24h/24 au centre de contrôle de la fondation. Une carte « sans contact » permet d'accéder à ce local. Deux abonnements mensuels ont été déclinés. Le prix de l'abonnement mensuel « P+B » (Parc + bicyclette ou park and bike) est de 80 francs suisses. Un abonnement « P+R+B » offrant la possibilité à la personne de stationner soit son vélo soit sa voiture sur le parc relais, selon ses envies ou la météo, est de 130 francs suisses. La formule semble faire des émules. La fondation compte développer ce concept au niveau du parc de l'Etoile.

➤ Une communication offensive

La fondation des parkings fait des campagnes d'information aux niveaux des postes de douanes. Cette campagne a porté ses fruits ; dans les quatre mois qui ont suivi la fondation comptaient 335 nouveaux abonnés.

➤ Le parc de l'Etoile, une réussite

Le parc de l'Etoile est installé sur un axe autoroutier aux portes de la ville de Genève, dans un environnement semi-industriel. Cet ouvrage est construit sur cinq étages. Le dernier étage est muni de panneaux solaires qui alimentent le réseau. Une navette de bus assure une desserte vers le centre-ville.

Le parc est une « prouesse » architecturale. L'aménagement intérieur et paysager a été soigné pour en faire un lieu convivial. Un café et une salle d'attente avec toilettes sont à la disposition de la clientèle. Une discothèque et un restaurant ont également été aménagés.

Les bureaux de la fondation ainsi que le poste de sécurité sont installés au dernier étage.

L'idée d'aménager des bureaux au sein d'un complexe de parc relais est assez probante : c'est un moyen de rentabiliser le foncier immobilisé par le parking.

Figure 8 : photos parc relais de l'Etoile, Genève



Source : Fondation des Parkings Genevois

Eléments de synthèse

Genève a développé une offre de parcs relais importante au cours des dix dernières années. On peut retenir la gérance originale qui a été mise en place pour financer des parcs relais qui s'avèrent être des projets onéreux en termes de construction et de gestion.

La tarification pratiquée (abonnements) est incitative et a permis de fidéliser la clientèle. Le fait que les abonnements ne soient délivrés qu'aux pendulaires résidant à plus de deux kilomètres du parc relais réduit les détournements d'usage des parcs.

Le nouveau concept de « P+B » semble prometteur.

Le parc relais de l'Etoile est un exemple de réussite. Son succès tient principalement à son implantation stratégique. L'optimisation du foncier (bureaux, café, etc.) constitue un aspect intéressant de ce projet.

La politique de parc relais a été accompagnée d'une politique drastique en matière de stationnement dans le centre-ville.

1.3.3 Le cas d'Edimbourg

1.3.3.1 Contexte

Edimbourg, capitale de L'Ecosse, s'est développée sur la rive méridionale du « firth of Forth » (large estuaire).

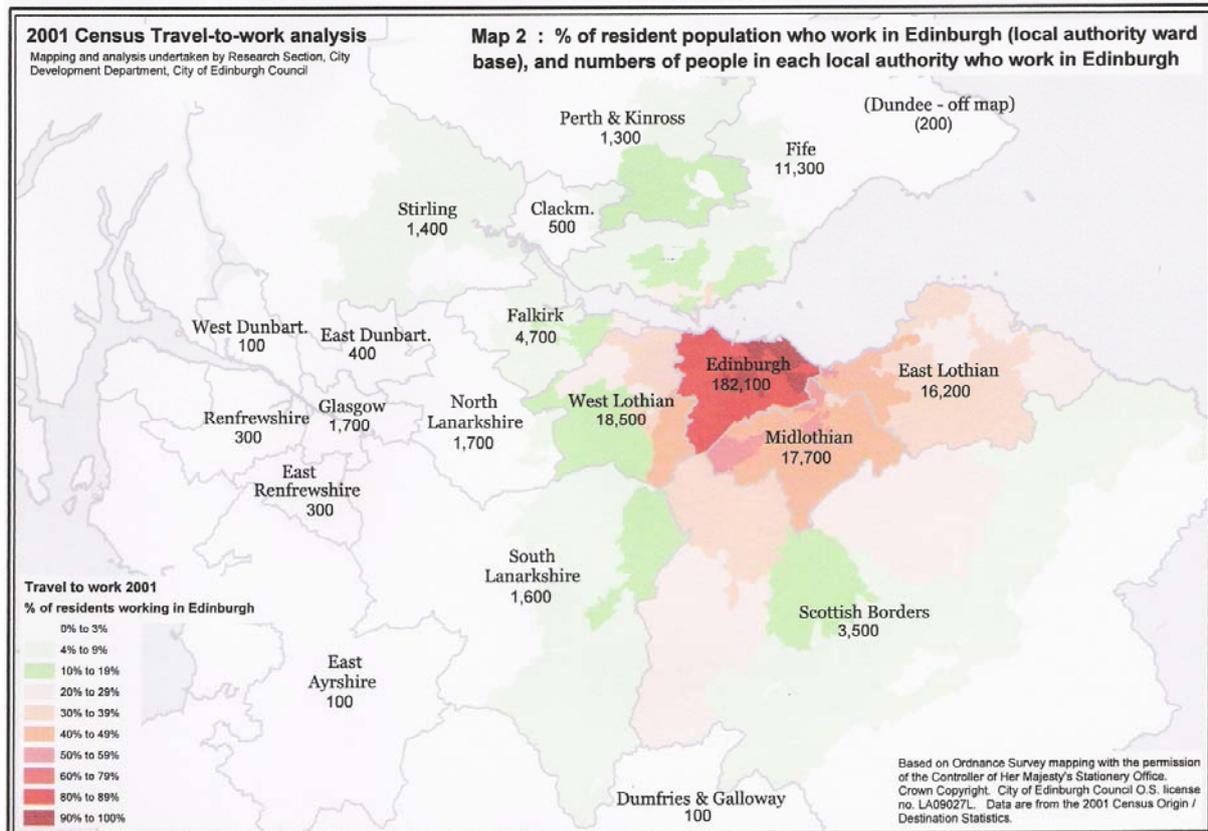
Suite à la dévolution de 1999, la ville a retrouvé ses pleines fonctions politiques. La ville constitue un grand centre administratif pour le pays. Edimbourg est aussi un pôle économique ; en effet, le tiers du PIB national est généré dans les



deux agglomérations de Glasgow et Edimbourg. Depuis la dévolution, la ville a le vent en poupe et enregistre des taux de croissance élevés.

Ville en pleine croissance, Edimbourg constitue un véritable aimant, attirant une main d'œuvre qui vient de plus en plus loin. La carte ci-dessous montre que le bassin d'emploi de la ville est très étendu. En 1971, seuls 13 % de la main d'œuvre de la ville ne résidait pas à Edimbourg. Ce chiffre était de 29% en 1991 et de 33% en 2001. Aujourd'hui, avec l'envolée des prix de l'immobilier dans la ville centre (constitutive de l'essor de la ville), le phénomène de périurbanisation s'accélère.

Figure 10 : le bassin d'emploi d'Edimbourg



Source : données Scottish Executive, Edimbourg.

Comme nous l'avons vu précédemment, la ville est construite sur un estuaire. Edimbourg est reliée à l'autre côte de l'estuaire par deux ponts monumentaux : le Forth Road Bridges. Le Forth Rail Bridge (pont ferroviaire) a été ouvert en 1890. Long de 1,5 miles, il domine le paysage de l'estuaire. Le Forth Road bridge (pont suspendu) ouvre en 1964 et met fin à 800 ans de transit par ferry.

Figure 11 : le pont de Forth, Edimbourg



Source : www.forthbridges.org

Aujourd'hui le pont est mis à rude épreuve. Il porte le trafic de fret lié aux échanges entre le Nord de l'Ecosse et le Sud voire l'Angleterre, et des milliers de pendulaires le traversent chaque jour. En 1964, le trafic était de 4 millions/véhicules. En 2002, le trafic est de 23 millions. Alors que la limite en poids des camions était à l'époque de 24 tonnes, elle est aujourd'hui de 44 tonnes...

Le pont est de plus en plus souvent fermé pour cause de maintenance. Des fils des câbles commencent à rompre et on se demande actuellement comment on va pouvoir les réparer. Le pont ferroviaire arrive lui aussi à saturation. L'idée de construire un nouveau pont fait chemin. Surtout dans les bureaux des villes périphériques. La ville d'Edimbourg fait pour l'instant la sourde oreille...

Le périphérique et le pont du Forth Road constituent deux points noirs de la circulation. Ces routes se transforment parfois en de véritables parkings aux heures de pointe. Les autorités ont décidé d'investir massivement dans un plan de déplacement pour essayer d'infléchir ces réalités.

Pour lutter contre la déferlante automobile, qui menace d'asphyxier la capitale, les autorités organisatrices d'Edimbourg et de Fife vont élaborer un agenda radical en termes de transport. Edimbourg fait exploser le coût du stationnement en centre-ville (même les parkings des hôpitaux deviennent payants). Elle remplace sa flotte de double deckers par des bus flambants neufs et planifie l'ouverture d'un réseau de tramway pour 2009. Les rues les plus commerçantes deviennent piétonnes et des couloirs bus viennent empiéter sur le territoire des automobiles. La ville voudra également mettre en place un péage urbain mais le projet soumis à un référendum échouera.

Outre ces mesures, les deux autorités coopèrent pour mettre en place un « plan d'action parc relais ».

1.3.3.2 Les parcs relais « made in Edinburgh »

Le plan parcs relais consiste à « ceinturer » la ville par 6 parcs relais. Nous allons nous focaliser sur le parc de Ferrytoll qui nous semble particulièrement intéressant.

Figure 12 : carte implantation des parcs relais



Source : www.ferrytoll.org

Le parc de Ferrytoll remporte un franc succès. Il a d'ailleurs été réaménagé en 2005 pour palier la demande. Aujourd'hui, le parc a une capacité de 1040 voitures. Les travaux réalisés en 2005 ont consisté à construire un parking en ouvrage à côté du parking préexistant. En juin 2005, le taux de remplissage observé est d'environ 70% en semaine.

Comme le montre le schéma ci-après, le parc relais jouxte l'autoroute A90. Le parc est situé juste avant le pont (à environ 20 km du centre-ville), là où l'autoroute prend fin et les bouchons se forment. Le parc relais est implanté dans une zone « vierge ». Il ne fait donc pas l'objet de « détournement », ce n'est pas un parc de proximité » qui sert à des employés de bureaux limitrophes. Les utilisateurs du parc de Ferrytoll sont a priori tous des usagers des TC.

Le parc est ouvert du lundi au vendredi de 6h00 à 00h00, le samedi de 06h30 à 00h30, et le dimanche de 10h30 à 19h30. L'amplitude horaire est renforcée durant le festival d'Edimbourg. Un agent est présent dans la salle d'attente pour renseigner les utilisateurs.

Figure 13 : plan de coupe parc relais de Ferrytoll



Source : www.ferrytoll.org

D'une capacité totale de 1040 places, le parc relais de Ferrytoll compte 15 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite. Le parc dispose également de 17 garages à vélo. Le parc bénéficie d'un système de vidéo-surveillance.

Un cheminement piéton couvert a été aménagé dans l'enceinte du parking. Une salle d'attente avec TV, toilettes, et distributeur automatique accueille la clientèle. Enfin, face à la salle d'attente, une aire de dépose minute a été matérialisée.

➤ Une tarification attractive et une desserte en bus de qualité

Le projet a été réalisé par l'Autorité Locale de Fife et la compagnie de bus Stagecoach. Des bus relient Ferrytoll au centre-ville d'Edimbourg toutes les dix minutes. La durée moyenne du trajet reliant le parc relais de la gare routière (située au cœur de la ville) est de 30 minutes environ. Le prix est de 4 £, soit 5,6 € pour un aller-retour (pour tous les occupants du véhicule), ce qui est dérisoire compte-tenu du prix du stationnement en ville (1,8 £ soit 2,5 € heure dans les zones les plus centrales) et du coût du péage du pont (le péage est de 80p soit 1,1 € pour le moment, mais on parle d'augmenter le prix à 2 £ par trajet pour les véhicules sans passager). C'est également le meilleur moyen d'être à l'heure, les bus ayant la priorité sur le reste du trafic en période de pointe.

Bob MacLellan, directeur du service transports de Fife, m'expliquait que le projet était novateur dans le sens où le parc était installé bien en amont de la ville. Car l'objectif est bien là : proposer des services de transports en commun le plus tôt possible.

L'avantage de la desserte bus sur les TCSP, c'est qu'elle permet une implantation du parc relais bien en périphérie de la ville.

Eléments de synthèse

La politique de parc relais d'Edimbourg est intéressante parce qu'elle montre que desserte de parcs relais en bus peut s'avérer efficace. La desserte en bus a l'avantage, par rapport aux TCSP, de pouvoir se faire bien en périphérie de la ville, dans les zones peu denses et peu congestionnées. A l'instar de Genève et de Strasbourg, le succès des parcs relais d'Edimbourg est en partie dû à la politique contraignante en matière de stationnement, qui a été menée dans le centre-ville.

Éléments de synthèse : les clés du succès des projets de parcs relais

L'étude de la politique de parcs relais des villes de Strasbourg, Genève et Edimbourg nous permettent de mettre en évidence les clés de la réussite des parcs relais :

- **Implantation** : le parc relais doit être suffisant près du centre-ville pour garantir un temps de parcours TC entre le parc et le centre-ville raisonnable. Il doit être suffisamment loin de la zone congestionnée pour que la distance –temps entre le parc relais et le centre-ville soit plus attractive en TC qu'en VP autrement dit pour que l'automobiliste ait encore un avantage-temps à tirer sur la distance qui lui reste à parcourir.

- **Accessibilité** : le parc relais doit être à proximité immédiate d'un axe autoroutier ou d'un grand axe pénétrant de la ville. L'automobiliste ne doit pas avoir à faire de détour pour s'y rendre.

- **Signalétique** : une signalétique de qualité attire l'œil de l'automobiliste, assure un accès sans entrave au parc relais. Une signalétique homogène renforce l'identification des parcs relais.

- **Desserte TC** (haut niveau de fréquence, amplitude, temps de parcours) : la distance-temps entre le parc relais et le centre-ville doit être moindre en TC qu'en VP. Un haut niveau de fréquence et des fréquences cadencées permettront à l'individu de mieux vivre sa rupture de charge et de minimiser ses temps d'attente. Les arrêts des lignes de transport en commun desservant le parc doivent être à proximité immédiate (moins de 200m) et le jalonnement piéton séparant le parc de la station bien aménagé.

-**Sécurité et confort** : les parcs relais doivent être entretenus, bien éclairés et sécurisés (vidéo-surveillance). La présence d'un agent dans l'enceinte même du parc peut renforcer le sentiment de sécurité du parc.

-**Homogénéité des conditions d'accès et horaires** : des horaires d'ouverture et des conditions d'accès identiques pour l'ensemble des parcs relais rend la compréhension du système plus aisée.

- **Tarifification** : une tarification combinée pour tous les occupants du véhicule attirera une clientèle familiale. Les abonnements parcs relais/ TC, une clientèle de pendulaires. Une tarification différenciée peut être un levier pour « niveler » le taux de fréquentation des parcs.

-**Communication**: les campagnes de communication sont essentielles pour inciter de nouveaux automobilistes à abandonner leur volant. Ce sont autant de piqûres de rappel.

-**Politique de stationnement menée en centre-ville** : chaque volet d'une politique de transport fonctionne en vase communicant. Il ne sert à rien de construire des parcs relais si on ne prend pas des mesures relatives aux stationnements dans le centre-ville.

En somme, pour qu'il y ait un report modal, l'automobiliste doit tirer des avantages en utilisant un mode déplacement VP/TC par rapport à un déplacement unimodal en VP soit en termes de confort, de coût ou de temps.

Bien évidemment, ces critères de succès précités ne sont que théoriques et ne garantissent en rien le succès. Il n'y a pas de « modèle » de parc relais transférable d'une agglomération à une autre. Le contexte local joue pour beaucoup dans la réussite ou non d'une opération de parc relais. Et le succès d'un parc relais est bien souvent le fait du concours d'un chapelet de paramètres inextricables. Enfin, la difficulté réside dans le fait qu'il y ait interférence entre une multitude de paramètres psychologiques (non tangibles) liés aux automobilistes favorisant ou non le report modal et concourant ou non au succès des parcs.

II. Diagnostic sur les parcs relais lyonnais

2.1 Politique du SYTRAL en matière de parcs relais : des prémisses des parcs relais à une réflexion portée à l'échelle métropolitaine

La politique des parcs relais sur Lyon s'articule en trois phases :

- Jusqu'aux années 1990, les quelques parcs relais qui jalonnent la ville sont plus des parkings qui se développent de fait que des aménagements pensés et structurés. Les gens se garent spontanément aux abords des stations de métro sur des terrains en gravier. Le premier parc aménagé est Laurent Bonnevey. Il a été aménagé en 1978 concomitamment avec l'ouverture de la ligne A du métro et ceci grâce à une grande opportunité foncière.
- Une période charnière : le milieu des années 1990. C'est l'avènement du PDU de Lyon qui va amener les élus à s'occuper de plus près des parcs relais. C'est l'époque où les parcs relais vont être aménagés ou redimensionnés. Le parc de Laurent Bonnevey va être agrandi pour palier la demande, générée notamment par la salle de sport de l'Astroballe. Un ouvrage sur trois niveaux va être construit faisant passer la capacité du parc de 270 à 680 places. Une tarification spéciale couplant l'accès au parking et celui à la salle de sport va être déclinée. Des études de faisabilité vont être lancées pour Gorge de Loup, Vénissieux et Vaise.
A cette époque, les élus et les techniciens s'interrogent sur la gérance et la tarification des parcs relais. On se demande alors si il faut laisser à LPA (Lyon Parc Auto) -qui gèrent les parkings de stationnement de la ville- le soin de prendre les parcs relais à leur charge. Cependant, cette idée ne va pas faire son chemin, et c'est la SLTC (Société Lyonnaise de Transports en Commun) qui va être chargée d'assurer leur gérance (aujourd'hui, c'est Keolis-Lyon qui assure la gestion des parcs relais). Côté tarification, on considère que les parcs relais feront partie intégrante du réseau de transports en commun, et qu'ils feront l'objet de la même tarification que celle régissant le réseau.
- Aujourd'hui, commence une nouvelle phase. On constate que certains parcs sont saturés, d'autres vides. D'où l'émergence d'une nouvelle réflexion sur ce thème. Faut-il agrandir les parcs relais saturés ? Que faut-il faire pour remplir les parcs vides ? On observe également que les déplacements domicile-travail s'allongent et qu'il convient donc de repousser les limites de l'aire étudiée ; désormais, c'est l'échelle métropolitaine qui est pertinente.

Dans la partie suivante, nous respecterons cette trame temporelle. Dans un premier temps, un diagnostic de l'existant sera établi, dans un deuxième temps, les projets à venir seront développés.

2.2 Description des parcs relais

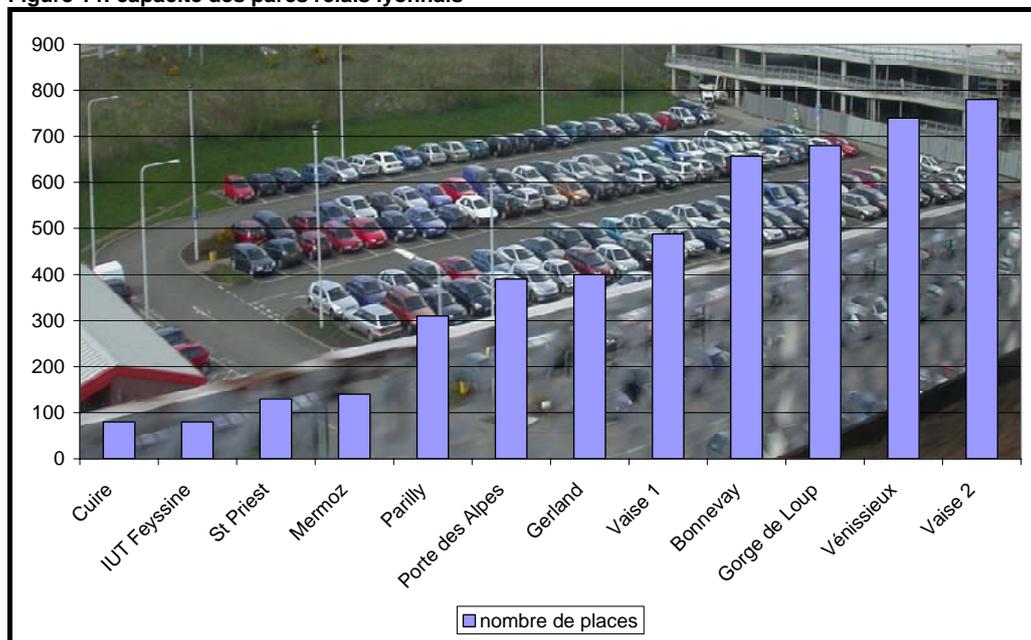
Ce diagnostic de l'offre parc relais de Lyon a été dressé grâce aux informations recueillies dans le service Marketing de Keolis-Lyon. Des sorties de terrain ont également servi à mettre à jour et compléter les informations et données synthétiques recensées sur les différents parcs relais. Un état des lieux concernant la signalétique, les cheminements piétons entre les parcs relais et les stations TC, le niveau de propreté, etc., a été dressé à partir d'une grille d'analyse. Un exemplaire de la grille d'analyse définie pour préparer la phase de relevé terrain est disponible en annexe 3.

2.2.1 Capacité des parcs relais

A l'heure actuelle, l'ensemble des parcs relais lyonnais offre 4875 places de stationnement. Cette offre se répartit entre 11 parcs de capacité et de structure très variables. A eux seuls, Vaise 1 & 2 totalisent plus de 1250 places (soit presque un quart de l'offre globale), tandis que Cuire n'en compte que 80. De cette différence de dimensionnement résulte une différence de fonction et d'usage de ces parcs relais. Ainsi, Vaise attire une clientèle élargie qui dépasse les limites de l'agglomération, tandis que Cuire est un parc de proximité, qui sert en premier lieu aux habitants de la communes ou des communes limitrophes.

Les parcs relais de Laurent Bonneval, Vaise 1&2, Gorge de Loup et Vénissieux (les plus grands) sont des ouvrages (structure souterraine pour Laurent Bonneval et aérienne pour les autres), les autres étant de simples parkings de surface.

Figure 14: capacité des parcs relais lyonnais



Source : données Keolis-Lyon

2.2.2 Positionnement des parcs relais sur le réseau TC et offre TC associée

Les parcs relais de Vaise, Gorge de Loup, Laurent Bonnevey, Vénissieux, Parilly, Mermoz, Cuire et Gerland sont desservis par le réseau de métro tandis que ceux de St Priest et de Porte des Alpes et IUT Feysine bénéficient d'une desserte en tramway.

Tableau 3: offre TC au niveau des parcs relais lyonnais

parc relais	offre TC
Bonnevey	ligne A , 17 lignes de bus TCL, 1 ligne d'autocar
Cuire	ligne C , 5 lignes TCL
Gerland	ligne D , 1 ligne de bus TCL
Gorge de Loup	ligne D , 11 lignes de bus TCL, gare TER, 4 lignes d'autocar du Rhône, 1 ligne autocar de la Loire
IUT Feysine	ligne T1
Mermoz	ligne D , 5 lignes de bus TCL, 2 lignes autocars du Rhône, navette aéroport
Parilly	ligne D , 3 lignes de bus TCL
Porte des Alpes	ligne T2 , 1 ligne de bus TCL
St Priest	ligne T2 , 1 ligne de bus TCL
Vaise 1&2	ligne D , 14 lignes de bus TCL, gare TER, 2 lignes autocar du Rhône
Vénissieux	ligne D , 12 lignes de bus TCL, gare TER

Source : données Keolis-Lyon

Chaque ligne de TCSP est équipée en son extrémité périphérique d'un parc relais ; le parc relais de Laurent Bonnevey pour la ligne A, celui de Gerland pour la ligne B, celui de Cuire pour la ligne C, et enfin celui de Vaise et de Vénissieux pour la ligne D. De même pour le réseau de tramway, qui est équipé du parc relais d'IUT Feysine en bout de la ligne T1, et de celui de St Priest en bout de la ligne T2.

Certains parcs relais de l'agglomération lyonnaise sont implantés au niveau de pôles d'échanges (Vaise, Gorge de Loup, Laurent Bonnevey, Vénissieux), tandis que les autres sont situés sur de simples points d'entrée du réseau (Gerland, Mermoz, Parilly, Porte des Alpes, St Priest, Cuire et IUT Feysine). Là encore, cette différence de positionnement sur le réseau TC a pour corollaire une différence de fréquentation, d'usage, et donc de fonction des parcs relais. C'est ce que nous verrons dans la partie suivante de l'exposé.

L'ensemble des parcs relais présente une bonne liaison entre le parc et la station de transport en commun. En effet, la distance séparant les deux entités n'excède jamais les 200 mètres. Cependant, cette liaison pourrait, sur certains parcs, faire l'objet d'un jalonnement piéton plus lisible.

Les distributeurs de titres sont en général présents dans la station de TC voisine des parcs. Les grands parcs comme Vaise ou Laurent Bonnevey ont des distributeurs qui jouxtent l'aire de stationnement.

Les tableaux ci-dessous répertorient les distances-temps séparant les parcs relais des deux principaux pôles urbains : la Part-Dieu et la place Bellecour. Nous avons privilégié les parcours les plus courts et les plus directs. Ce sont les temps de parcours estimés en heures de pointe. On observe que certains temps de parcours défient toute concurrence avec la voiture. On peut citer les liaisons Gerland-Part-Dieu (10 minutes) ou Gorge de Loup-Bellecour (4 minutes) qui sont plus rapides en TC qu'en voiture. Les temps de parcours en voiture ont été estimés grâce au site internet de ViaMichelin. Mais ces estimations ne sont que des valeurs basses, car elles ne prennent pas en compte les dégradations en temps liées à la congestion. Cependant, même en condition de trafic fluide, sur ces tronçons, le métro est plus performant.

A l'inverse, sur certains itinéraires, les TC ne rivalisent en rien avec l'automobile ; c'est le cas entre St Priest et la Part-Dieu (52 minutes) et entre St Priest et Bellecour (56 minutes).

Tableau 4: distance-temps parc relais/ Part-Dieu

parcs relais	Part-Dieu		
	mode(s)	correspondance	temps
Gerland	métro	0	10 min
Mermoz	métro	1	16 min
Cuire	métro	0	17 min
IUT Feysine	tramway	0	17 min
Bonnevay	bus	0	18 min
	métro	1	20 min
Gorge de Loup	métro	1	18 min
Parilly	métro	1	19 min
Vénissieux	métro	1	21 min
Vaise	bus	0	27 min
Porte des Alpes	tramway + métro	1	37 min
St Priest	tramway + métro	1	52 min

Source : données Kéolis -Lyon

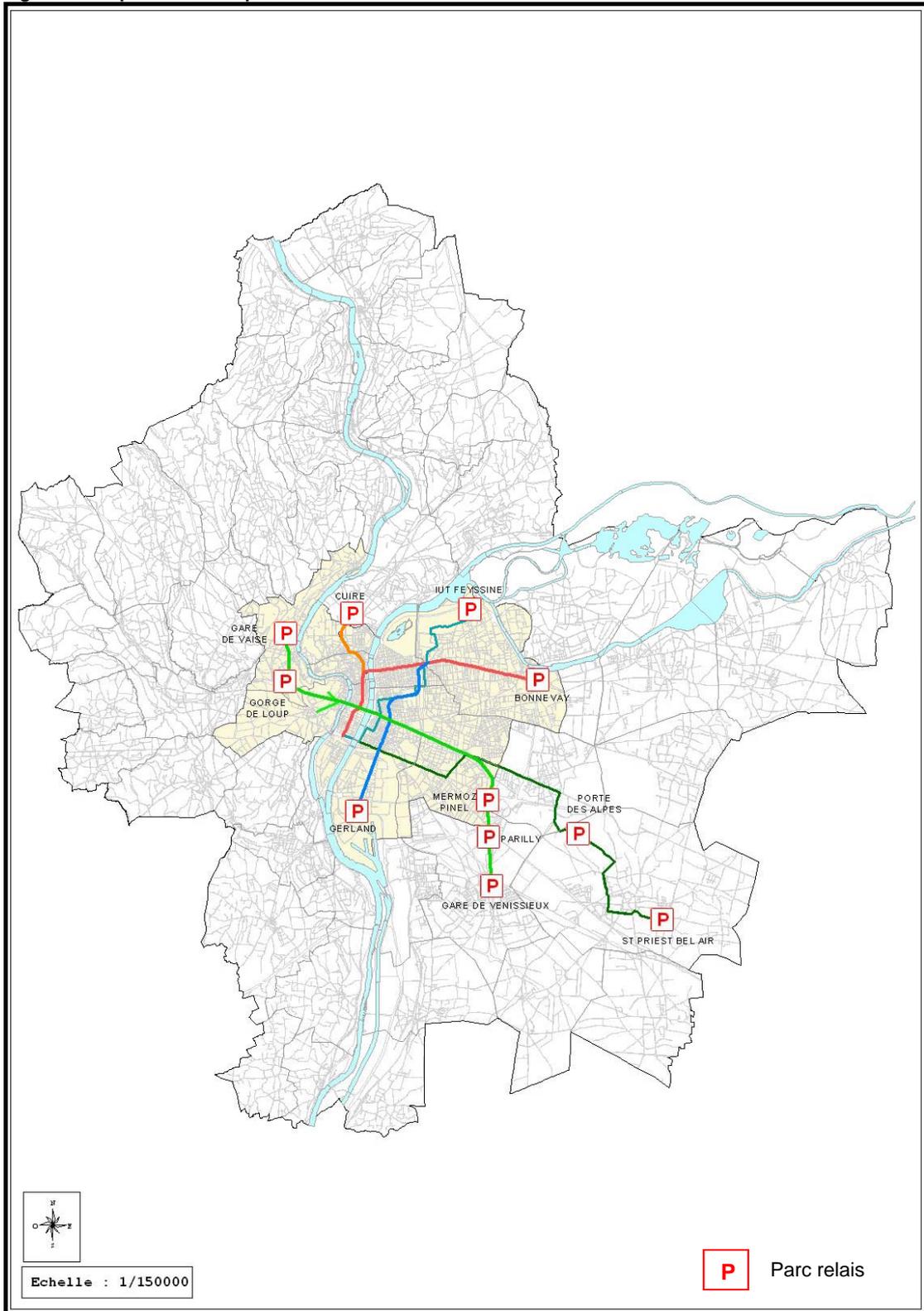
Tableau 5: distance-temps parcs relais/ Bellecour

parcs relais	Bellecour		
	mode(s)	correspondance	temps
Gorge de Loup	métro	0	4 min
Vaise	métro	0	8 min
Mermoz	métro	0	12 min
Bonnevay	métro	0	14 min
Parilly	métro	0	14 min
Vénissieux	métro	0	17 min
Gerland	métro	1	19 min
Cuire	bus	0	22 min
IUT Feysine	tramway + métro	1	22 min
Porte des Alpes	tramway + métro	1	29 min
St Priest	bus	0	56 min

Source : Keolis-lyon

Les utilisateurs du parc relais de Gerland bénéficient d'un accès direct et rapide en direction de la Part-Dieu grâce à la ligne B du métro, tandis que ceux des parcs relais de Vaise et de Gorge de Loup peuvent rejoindre très rapidement la Presqu'île en empruntant la ligne D du métro. A l'inverse les parcs relais de St Priest et de Porte des Alpes ne présentent aucun avantage temps par rapport à la voiture pour les destinations de Bellecour et de la Part Dieu.

Figure 15 : implantation des parcs relais sur le réseau TC

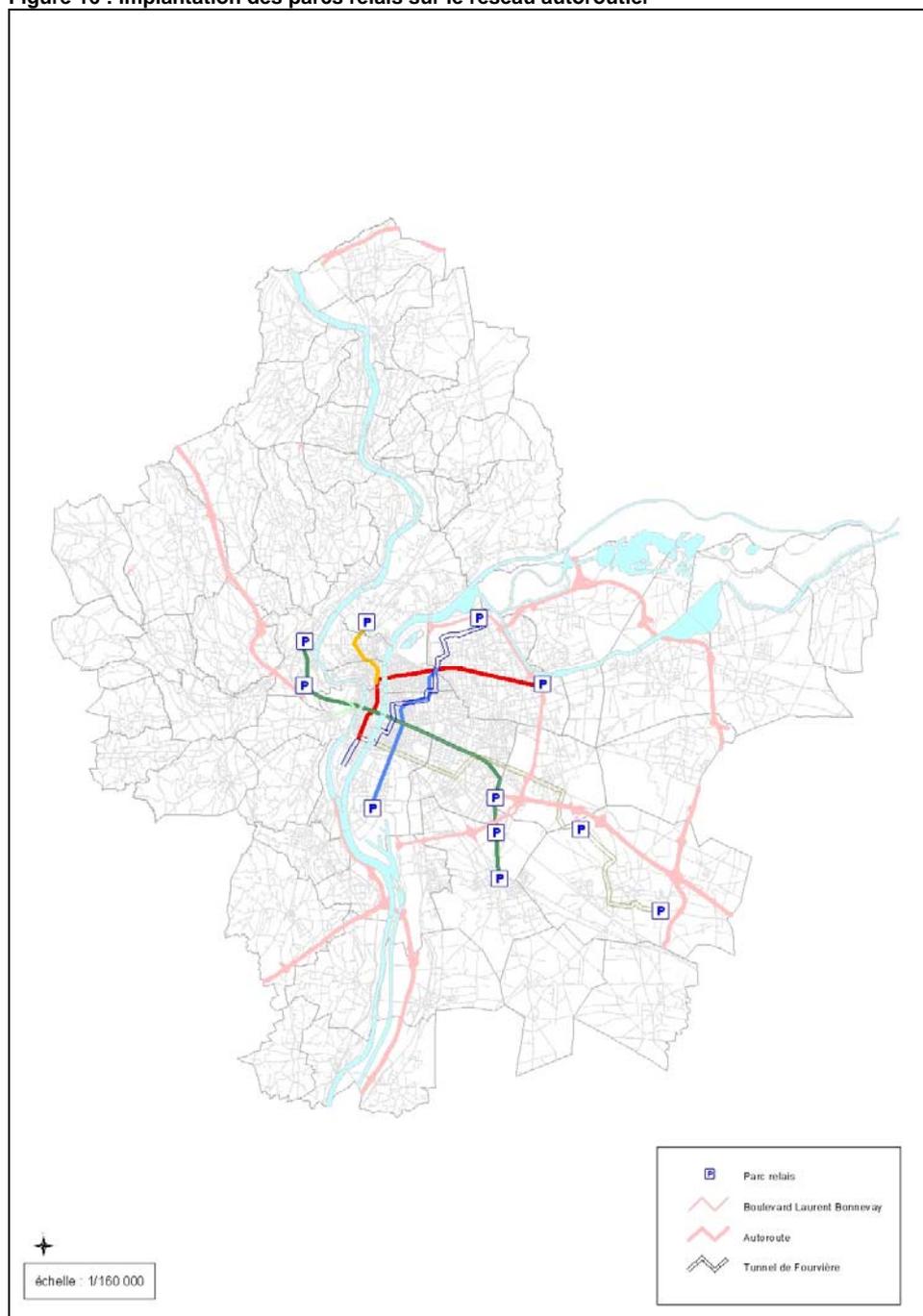


Source : données Keolis-Lyon, réalisation Arcview, fond de carte données SIG Grand Lyon

2.2.3 Implantation des parcs relais sur le réseau routier et autoroutier

L'agglomération de Lyon étant bien dotée en termes d'autoroutes et de voies rapides, les parcs relais s'avèrent dans l'ensemble assez bien irrigués.

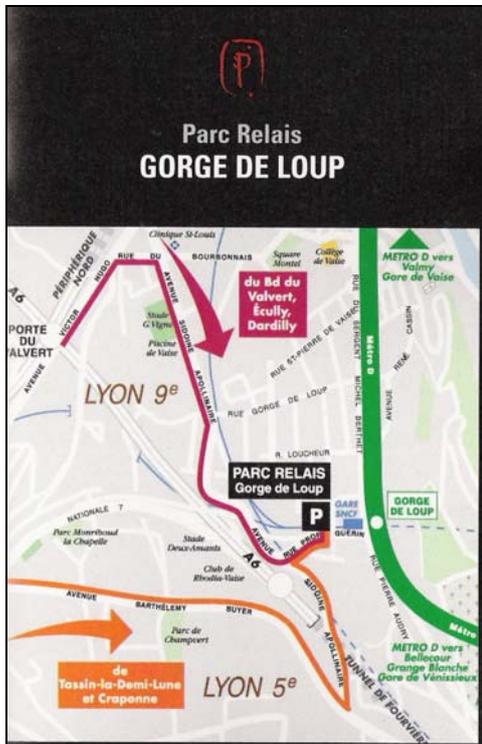
Figure 16 : implantation des parcs relais sur le réseau autoroutier



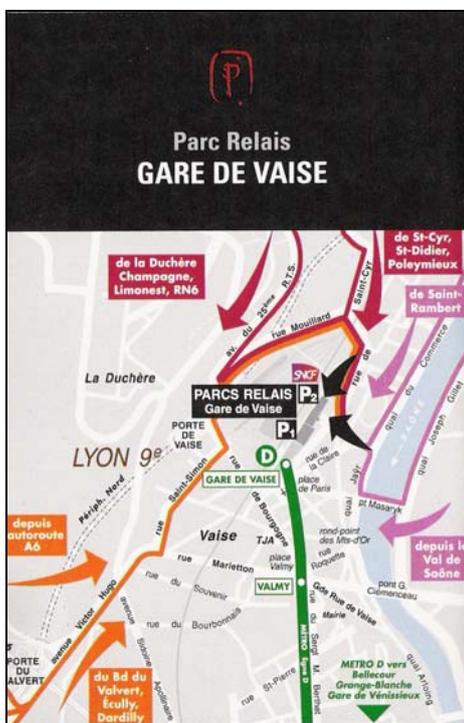
Source : données Keolis-lyon, réalisation Arcview, fond de carte SIG Grand Lyon

Cependant, leur accessibilité depuis l'échangeur autoroutier n'est pas toujours aisée. C'est le cas notamment pour les parcs relais de Gorge de Loup et de Vaise, dont les itinéraires d'accès sont décrits dans les schémas ci-après.

Figure 17 : accessibilité parcs relais Gorge de Loup et Vaise



Les trajets d'accès pour rejoindre les parcs de Vaise et de Gorge de Loup depuis les Monts d'Or sont loin d'être linéaires. Heureusement, ces parcs bénéficient d'une bonne signalétique



Source : Keolis-Lyon

Bien que les parcs relais de l'agglomération lyonnaise soient bien desservis par le réseau autoroutier, ils souffrent d'une mauvaise signalétique. On peut déplorer le fait que les parcs relais de Vaise, Gorge de Loup et Gerland ne bénéficient d'aucune signalétique sur l'autoroute. Pourtant, une signalétique en temps réelle a été installée sur les axes autoroutiers pour informer les automobilistes des conditions de trafic et leur conseiller des itinéraires.

Aussi, la signalétique mise en place sur les axes routiers s'avère très hétérogène. Le montage photo ci-après en témoigne. Cela compromet l'identification de ces parcs.

Figure 18 : une signalétique pour le moins hétérogène



Source : Keolis-lyon, enquête terrain 2006

On peut enfin regretter le fait que la signalétique des parcs relais se cantonne à un rayon de 500 mètres de leur entrée. Rappelons ici que plus de 25% de la clientèle parc relais provient d'une commune hors COURLY et que la signalétique devrait être développée bien en amont.

2.2.4 Conditions d'accès et fonctionnement des parcs relais

Il existe une grande hétérogénéité dans les conditions d'accès et le fonctionnement des parcs relais à Lyon. Certains parcs sont en libre accès (parcs de Gerland, Mermoz, Parilly, IUT Feyssine) alors que d'autres (parcs de Vaise 1&2, Laurent Bonnevey, Cuire, Gorge de Loup, St Priest et Porte des Alpes) sont réservés à la clientèle TCL. Les parcs en libre accès ne sont pas munis de barrières de validation alors que les parcs réglementés le sont. On remarque que le parc de Gerland n'a pas de bornes de validation, son accès est donc libre. Cependant, sur le portique d'entrée du parc, il est mentionné « parc réservé à la clientèle TCL ».

Figure 19 : borne de validation et portique d'entrée



Source : enquête terrain

Les conditions de certains parcs d'accès sont constitutives soit de leur taille, soit de leur niveau de fréquentation, ou de leur insertion urbaine. Ainsi, le parc de Cuire étant très petit (80 places), il a été décidé de réserver son accès strictement aux abonnés TCL. Quant au parc de St Priest, qui est peu fréquenté et inséré dans un quartier résidentiel, il est en accès libre à partir de 17h30.

Le tableau ci-après reprend les heures et jours d'ouverture et les conditions d'accès des parcs relais.

Tableau 6: jours, heures d'ouverture et conditions d'accès des parcs relais

parc relais	jours d'ouverture	heures d'ouverture	conditions d'accès
Bonnevey	Du lundi au samedi	de 4h30 à 0h45	titre TC
Vaise 1&2	7j/7	de 4h30 à 1h00	titre TC
Gorge de Loup	Du lundi au samedi	de 5h à 1h00	titre TC
IUT Feyssine	7j/7	24h/24	titre TC - en réalité accès libre
Mermoz	7j/7	24h/24	titre TC - en réalité accès libre
Parilly	7j/7	24h/24	titre TC - en réalité accès libre
Gerland	7j/7	de 5h à 1h30	titre TC- en réalité accès libre
Porte des Alpes	7j/7	de 5h à 1h00	titre TC
St Priest	Du lundi au vendredi	de 5h à 17h30	titre TC - accès libre en dehors des heures d'ouverture

Source : données Keolis-lyon

2.2.5 Insertion urbaine

Les parcs relais de l'agglomération sont pour la plupart implantés dans la zone congestionnée de Lyon. Seuls trois parcs (Vénissieux, Porte des Alpes et de St Priest) sont situés en 1^{ère} ou 2^{ème} couronne. Compte-tenu de cette implantation, les parcs relais de Lyon ont plus un rôle de protection rapprochée du centre-ville, qu'un véritable rôle de rabattement périphérique.

2.2.6 Niveau de services offerts

Les parcs relais offrent des niveaux d'équipements et de services inégaux.

Vaise 1&2, Laurent Bonneval, Gorge de Loup, St Priest et Porte des Alpes sont tous surveillés (agent et vidéo-surveillance) alors que les autres ne bénéficient pas de surveillance. De ce fait, il convient de faire un distinguo entre les parcs relais. On peut considérer que Vaise 1&2, Laurent Bonneval, Gorge de Loup, St Priest et Porte des Alpes sont de vrais parcs relais tandis que les parcs restants sont en fait de simples parkings de rabattement. A noter également que le parc d'IUT Feysine est noyé au sein du campus de la Doua. Il n'est matérialisé par aucune barrière ou aucun panneau que ce soit.

Les parcs relais de Vaise 1&2, Gorge de Loup et Laurent Bonneval ont un niveau de services de qualité (il en sera de même pour Vénissieux, actuellement en construction). Ceci tient au fait qu'ils soient inscrits au sein d'un pôle d'échanges. Ainsi, l'automobiliste qui s'y gare, a, non seulement accès à une offre de transports en commun importante, mais également à un certain nombre de services. Il peut se rendre dans une agence commerciale, si il a besoin d'un renseignement ou de recharger son titre de transport. Il peut également faire quelques emplettes dans les commerces établis au sein du pôle d'échange (boulangerie, presse, etc.).

Les parcs relais sont dans l'ensemble bien entretenus. Seuls les parkings de Parilly et de Mermoz ne sont pas très propres. Pour empêcher tout sentiment d'insécurité, les parcs relais, et plus particulièrement les parcs en ouvrage, sont pourvus d'un bon système d'éclairage.

2.3 Efficacité et caractéristiques des parcs relais

2.3.1 Fréquentation des parcs relais : les données billettiques et les comptages manuels.

Les tableaux ci-dessous montrent les taux de remplissage moyen des parcs relais d'une part du lundi au samedi, d'autre part le week-end. Ces données sont issues des tableaux de bord que Keolis réalise mensuellement pour le SYTRAL. Ces données proviennent de la billettique pour les parcs relais équipés de borne de validation (à savoir Gorge de Loup, Laurent Bonneval, Vaise 1&2, St Priest, Cuire et Porte des Alpes). Chaque fois qu'un automobiliste valide son titre de transport à la sortie du parc relais, l'information est stockée dans des fichiers billettiques. Pour chaque autre parc relais, un agent compte les voitures présentes sur le parc tous les jours à 15 heures. On a fait le choix de prendre les données disponibles pour le mois d'Août 2005 et de mai 2006 pour montrer l'« effet saison ». Ainsi, on observe que les parcs relais sont presque désertés durant les mois d'été. On note également que les parcs sont principalement utilisés pendant les jours de semaine.

On remarque que les parcs relais d'IUT Feysine, de St Priest et De Porte des Alpes ont un niveau de fréquentation quasi nul. Pour IUT Feysine, cela tient, d'une part, à un manque d'équipements du parc (pas de signalétique du parc, pas de jalonnement, ni de barrière) et à une implantation dans un campus universitaire (La Doua) où il n'y a pas de contrainte de stationnement. Quant aux parcs relais de Porte des Alpes et St Priest, leur faible niveau de fréquentation s'explique par leur éloignement en distance-temps au centre-ville en tramway.

Il ne faut pas tenir compte du taux de remplissage en août 2005 du parc de Vaise 2, qui a juste ouvert ses portes à cette période. En outre, les taux de remplissage de Parilly sont de 20 points supérieurs en mai 2006 que ceux observés en mai 2005. On suppose que certains utilisateurs du parc de Vénissieux, actuellement en reconstruction, se sont reportés sur le parc de Parilly.

Tableau 7: taux de remplissage moyen des parcs relais août 2005

	Parcs relais	taux de remplissage moyen (%) du lundi au vendredi	taux de remplissage moyen (%) du lundi au dimanche
août-05	IUT Feysine	0	1
	St Priest	2	3
	Portes des Alpes	6	6
	Vaise 2	12	9
	Gerland	23	18
	Cuire	25	20
	Parilly	34	27
	Bonnevay	41	32
	Gorge de Loup	46	36
	Vaise 1	50	41
	Mermoz	58	48
	Vénissieux	71	55

Source : données Keolis-Lyon

Tableau 8: taux de remplissage moyen des parcs relais mai 2006

	Parcs relais	taux de remplissage moyen (%) du lundi au vendredi	taux de remplissage moyen (%) du lundi au dimanche
mai-06	IUT Feysine	3	3
	St Priest	8	9
	Portes des Alpes	10	9
	Gerland	58	45
	Vaise 2	61	44
	Cuire	84	68
	Bonnevay	92	70
	Gorge de Loup	97	78
	Vaise 1	98	74
	Vénissieux	99	74
	Mermoz	100	84
	Parilly	116	86

Source : données Keolis-Lyon, tableaux de bord

Tableau 9: taux de remplissage moyen les samedis

	parc relais	taux de remplissage moyen samedi
septembre 2005 - juin 2006	Porte des Alpes	0%
	St Priest	0%
	Vaise 2	3%
	Gerland	11%
	Parilly	20%
	Bonnevay	47%
	Mermoz	55%
	Cuire	68%
	Vaise 1	68%
	Gorge de Loup	73%

Source : données Keolis-lyon, tableaux de bord

2.3.2 Caractéristiques des parcs relais : les résultats de l'enquête

Une enquête parcs relais a été organisée en mai 2006.

Objectifs de l'enquête

Les parcs relais avaient fait l'objet d'enquêtes ponctuelles et ciblées depuis la dernière décennie mais aucune enquête globale n'avait été menée. En 2006, le SYTRAL souhaite faire une étude sur l'ensemble des parcs relais afin d'appréhender l'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise et de mieux connaître la clientèle parc relais. L'objectif final étant d'adapter l'offre à la demande.

Par cette enquête, le SYTRAL souhaite d'une part connaître les origines/destinations des utilisateurs du parc relais, d'autre part apprécier les comportements d'usage de cette clientèle (à savoir la fréquence d'utilisation des TCL, le titre de transport choisi, le motif de déplacements,...) et enfin d'appréhender les attentes de ces clients.

Méthodologie

Modalités de l'enquête

Aucun quota n'a été fixé, notre but étant de réaliser un maximum de questionnaires sur l'amplitude horaire d'une journée type (c'est-à-dire un mardi ou un jeudi « normal »). Nous avons utilisé deux modes d'administration pour mener l'enquête : l'auto-administré et le face à face.

L'auto-administré consiste à donner un questionnaire à un individu qui le remplira seul tandis que le face à face renvoie au fait d'administrer un questionnaire à un individu ; l'enquêteur pose des questions à ce dernier et remplit le formulaire conformément à ses réponses. Ces deux formes d'administration ont été couplées afin de recueillir un nombre important de questionnaires. Nous sommes partis du constat suivant : il était impossible d'interviewer tous les automobilistes à l'heure de pointe du matin ou du soir (compte tenus de nos moyens réduits en termes d'effectifs d'enquêteurs), d'où la nécessité de recourir à l'auto-administré. En revanche, il était nécessaire d'interroger un maximum de personnes en face à face étant conscients que la qualité du remplissage des questionnaires en auto-administré est souvent plus faible que celle des questionnaires remplis par des enquêteurs.

Deux enquêteurs étaient présents sur les parcs de 7 heures à 9 heures du matin pour distribuer des questionnaires aux automobilistes. Dès 11 heures, deux autres enquêteurs prenaient le relais pour enquêter des clients en face à face et pour récupérer des questionnaires distribués

le matin. Une autre paire d'enquêteurs était postée sur le parking à 15 heures pour renforcer l'équipe en place jusqu'à 20 heures.

Le tableau suivant reprend les dates durant lesquelles les enquêtes ont été menées :

Tableau 10: jours enquêtés

Dates	Parcs relais
Jeudi 11/05	Gerland
Mardi 16/05	Vaise 1 & Vaise 2
Jeudi 18/05	Gorge de Loup & Cuire
Mardi 23/05	Laurent Bonnevey
Mardi 30/05	Parilly & Mermoz-Pinel
Jeudi 01/06	Porte des Alpes & St Priest Bel Air

Source : Keolis-Lyon, enquête parcs relais, mai 2006

Population enquêtée

Tous les parcs relais à l'exception de ceux d'IUT Feyssine et de Vénissieux ont été enquêtés. Le parc relais d'IUT Feyssine ayant un taux de remplissage annuel nul, mener une enquête n'était pas nécessaire. Une enquête de terrain visera à comprendre l'inutilité de ce parking, qui nous le verrons, ne peut être à ce jour qualifié de parc relais. Le parc relais de Vénissieux n'a pas fait lui non plus l'objet d'une enquête clients, étant donné qu'il est en pleine reconstruction.

Seuls les conducteurs des véhicules stationnés dans l'enceinte des parcs relais ont été enquêtés. Ces personnes étaient enquêtées soit à leur arrivée sur le parc soit au moment où elles récupéraient leur véhicule.

Conception du questionnaire

Le questionnaire se devait d'être simple et court du fait qu'une partie de l'enquête se déroulait en auto-administré. On a veillé à éviter d'utiliser un vocabulaire trop technique et à formuler des phrases courtes à la syntaxe élémentaire pour éviter de décourager les enquêtés.

Le questionnaire se décompose en quatre parties :

-La 1^{ère} partie intitulée « Vos déplacements aujourd'hui », vise à recueillir des informations sur la chaîne de déplacement VP/ TC de l'individu. On cherche ici à connaître le motif de son déplacement, son origine première et sa destination finale, l'heure à laquelle il a effectué ce déplacement, sur quelles lignes du réseau TCL la personne a transité, etc.

-La 2^{ème} partie appelée « Votre utilisation du parc relais » a pour but de sonder la fréquence d'utilisation du parc par l'enquêté et d'apprécier le corollaire qu'il peut y avoir entre le niveau de fréquentation et le titre utilisé pour accéder au parc.

-La 3^{ème} partie titrée « Opinion, ressenti concernant le parc relais » renvoie à une partie plus qualitative et ouverte du questionnaire. L'individu note le parc relais et formule de manière libre ses suggestions et/ou attentes pour améliorer le parc relais.

-La dernière partie du questionnaire est relative à l'identité de l'enquêté.

Un exemplaire du questionnaire est disponible en annexe 2

Constitution de l'échantillon

Aucun échantillon n'a été constitué. Notre objectif était de récolter un maximum de questionnaires.

On a recueilli un total de 1100 questionnaires traitables tous parcs confondus à l'issue de l'enquête :

Tableau 11: échantillon

P + R	Nombre de personnes enquêtées	Nombre de questionnaires non traitables	Nombre de questionnaires traités
Bonnevay	250	15	235
Cuire	36	8	28
Gerland	152	12	140
Gorge de Loup	132	6	126
Mermoz	58	3	55
Parilly	106	2	104
Portes des Alpes	28	2	26
St Priest	11	3	8
Vaise 1	204	13	191
Vaise 2	207	20	187
total	1184	84	1100

Source : Keolis-Lyon, enquête parcs relais, mai 2006

Cependant le nombre de questionnaires par parc relais n'étant pas toujours proportionnel à leur niveau de fréquentation dans les faits, nous avons procédé à un redressement des données à partir du remplissage moyen de chaque parc relais observé au mois de mai 2006. Un exemple de ce redressement est donné dans le tableau suivant :

Tableau 12: redressement

P + R	Nombre de personnes enquêtées	Poids	Remplissage	Poids	Nombre de questionnaires corrigés	Nombre d'abonnement	Effectif redressé
Bonnevay	235	21%	607	20%	218	138	128
Cuire	28	3%	67	2%	24	28	24
Gerland	140	13%	233	8%	84	50	30
Gorge de Loup	126	11%	662	22%	238	60	113
Mermoz	55	5%	140	5%	50	20	18
Parilly	104	9%	358	12%	129	50	62
Portes des Alpes	26	2%	41	1%	15	8	5
St Priest Bel Air	8	1%	10	0%	4	5	2
Vaise 1	191	17%	494	16%	177	90	84
Vaise 2	187	17%	450	15%	162	73	63
total	1100	100%	3062	100%	1100	522	529

Source : Keolis-Lyon, enquête parcs relais, mai 2006

Analyse des résultats

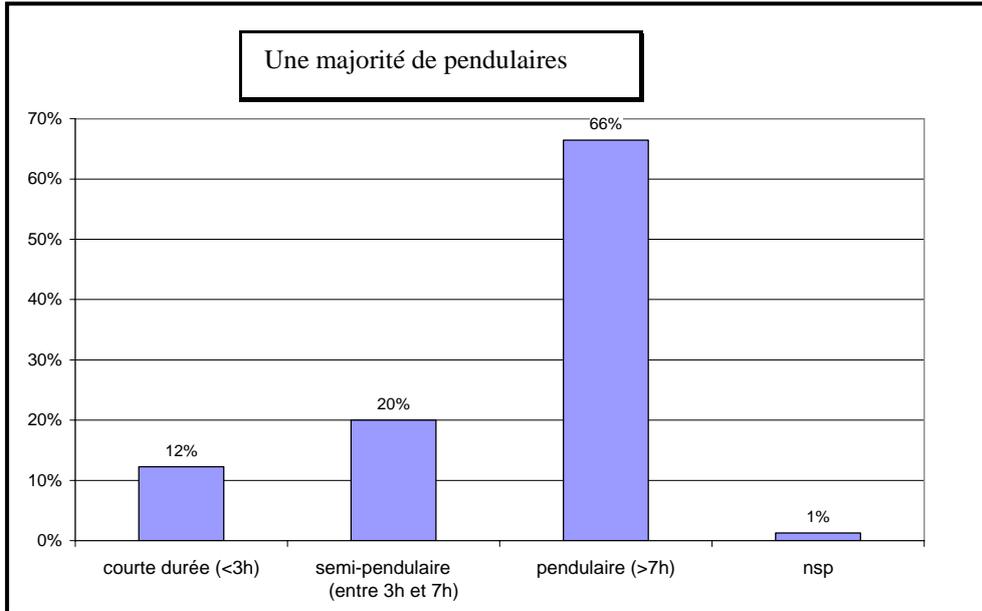
Dans un premier temps, une analyse globale nous permettra d'avoir un panorama des clients des parcs relais. On appréhendera de manière générale le profil de la clientèle parc relais, ses comportements d'usage, et son degré de satisfaction relative à l'offre actuelle. Dans un deuxième temps, une typologie des parcs relais sera dressée.

2.3.2.1. Structure du stationnement

- une majorité de pendulaires

Le stationnement pendulaire pèse pour les 2/3 du stationnement total. Rappelons ici que les enquêtes se sont déroulées durant des jours dits « forts » (mardis et jeudis). Les résultats seraient très certainement différents si on avait enquêté pendant les week-ends. En effet, on peut penser qu'en fin de semaine le stationnement semi pendulaire (voire de courte durée) corrélé à des motifs de déplacement « achats » ou « loisirs » prévaudrait.

Figure 20: structure du stationnement



Source : Keolis-Lyon, résultats enquête parcs relais, mai 2006

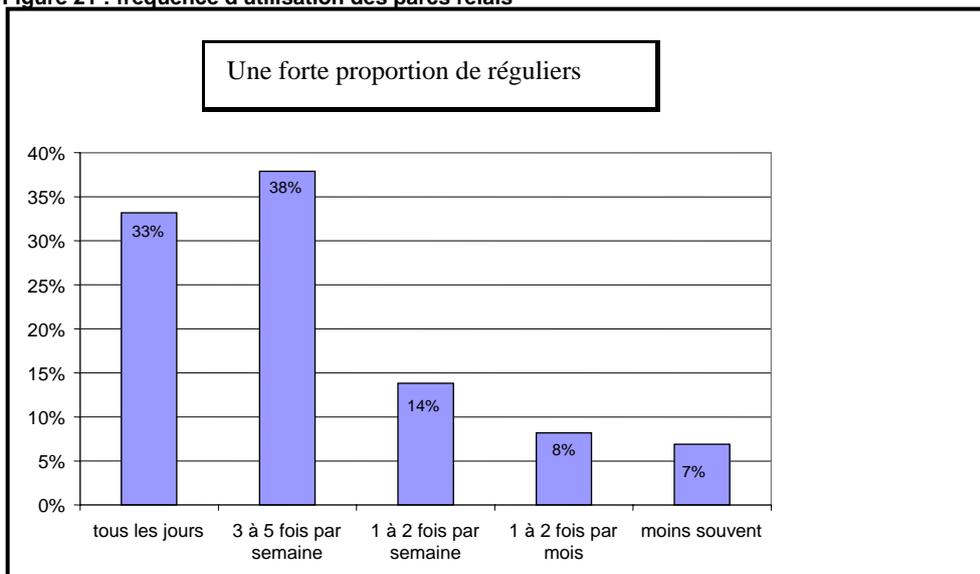
2.3.2.2 Fréquence du stationnement

➤ 71% des utilisateurs des parcs relais sont des clients réguliers.

Cette proportion de clients réguliers est à prendre dans sa globalité : les effectifs de la modalité « *tous les jours* » couplés avec ceux de la réponse « *3 à 5 fois par semaine* ». Il semble que la modalité « *tous les jours* » ait entraîné un biais. En effet, la proportion de personnes déclarant faire un usage quotidien du parc paraît étonnamment importante.

Dans le questionnaire, on entendait par « *tous les jours* » le week-end inclus alors qu'il semble que les individus aient compris par « *tous les jours* » simplement les jours ouvrés, d'où la part importante (33%) d'enquêtés ayant répondu « *tous les jours* ».

Figure 21 : fréquence d'utilisation des parcs relais



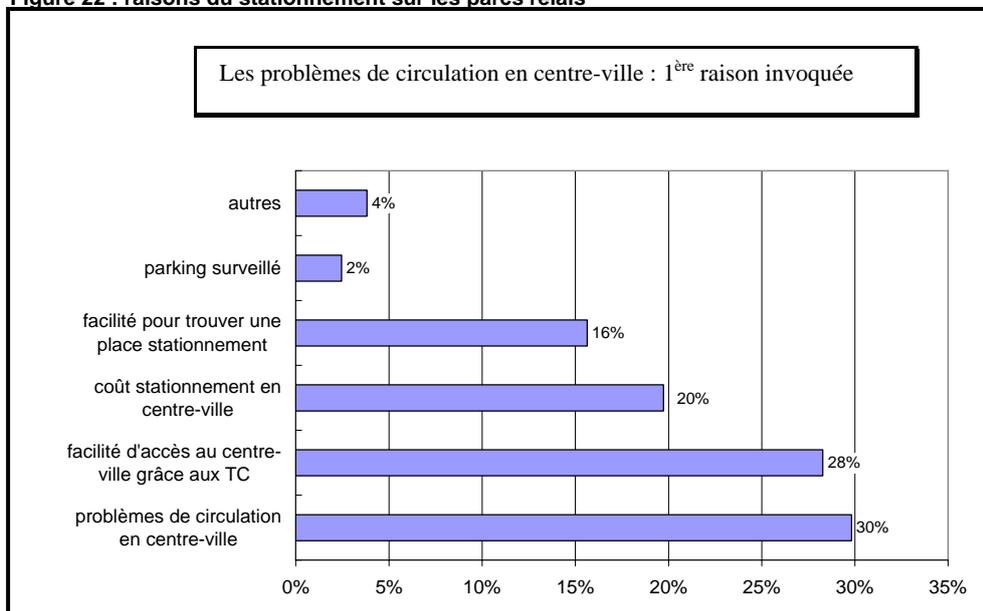
Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

2.3.2.3. Raisons du stationnement

On remarque que les problèmes de circulation en centre-ville sont la première raison invoquée par les clients pour justifier de leur recours au parc relais. La facilité d'accès au centre-ville grâce aux transports en commun est la deuxième raison la plus fréquemment citée. Il est intéressant de noter que les femmes semblent se préoccuper davantage de leur « budget stationnement » ; en effet 24% d'entre elles répondent qu'elles se garent dans un parc relais du fait du coût du stationnement en centre-ville, contre 13% seulement des hommes.

Ces résultats confortent l'idée selon laquelle il est important que les parcs relais soient reliés au centre-ville par des lignes de transports en commun structurantes et qu'une politique de parc relais se doit d'être menée en parallèle avec une politique de stationnement contraignante dans le centre-ville.

Figure 22 : raisons du stationnement sur les parcs relais



Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

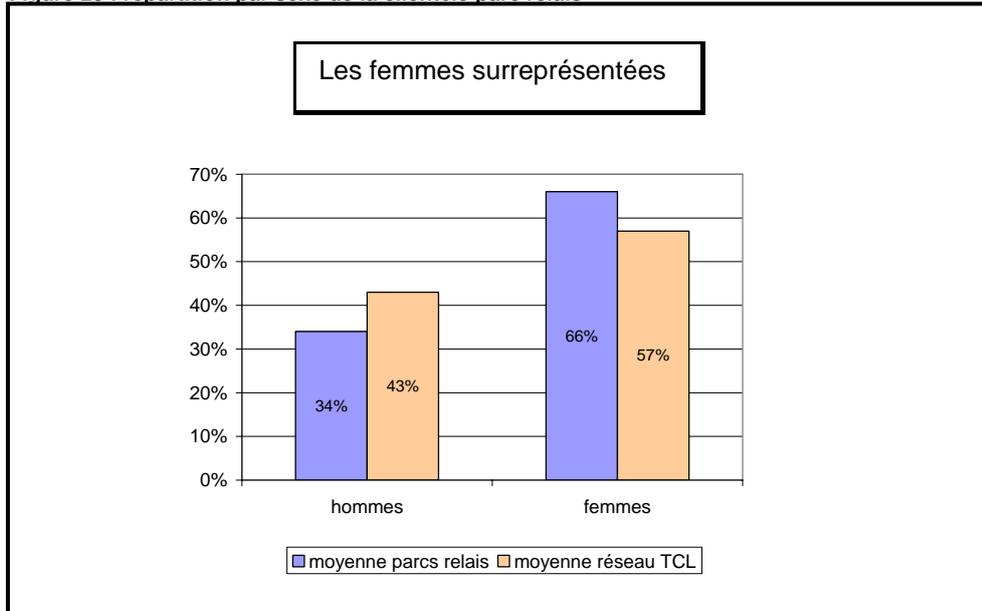
2.3.2.4 Connaissance de la clientèle

2.3.2.4.1. Profil de la clientèle

- Une large majorité de femmes

Déjà surreprésentées au sein de la clientèle du réseau TCL, les femmes constituent les deux tiers de la clientèle des parcs relais.

Figure 23 : répartition par sexe de la clientèle parc relais

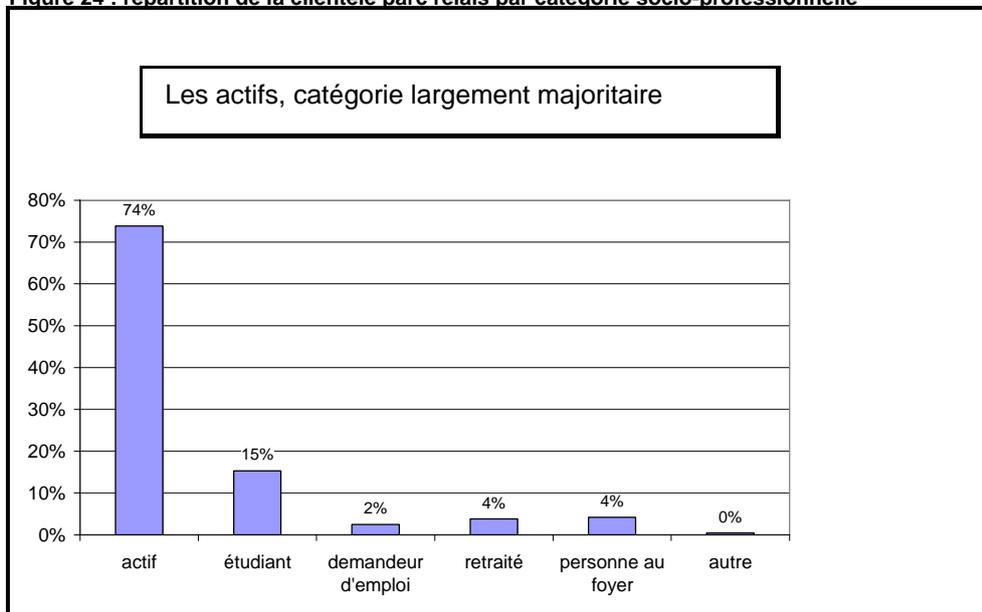


Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

➤ Une très forte proportion d'actifs

Les actifs –classe de population bien motorisée- sont peu captifs des transports en commun. Les parcs relais, majoritairement fréquentés par les actifs, apparaissent ici comme un bon levier pour attirer cette population sur le réseau TCL.

Figure 24 : répartition de la clientèle parc relais par catégorie socio-professionnelle

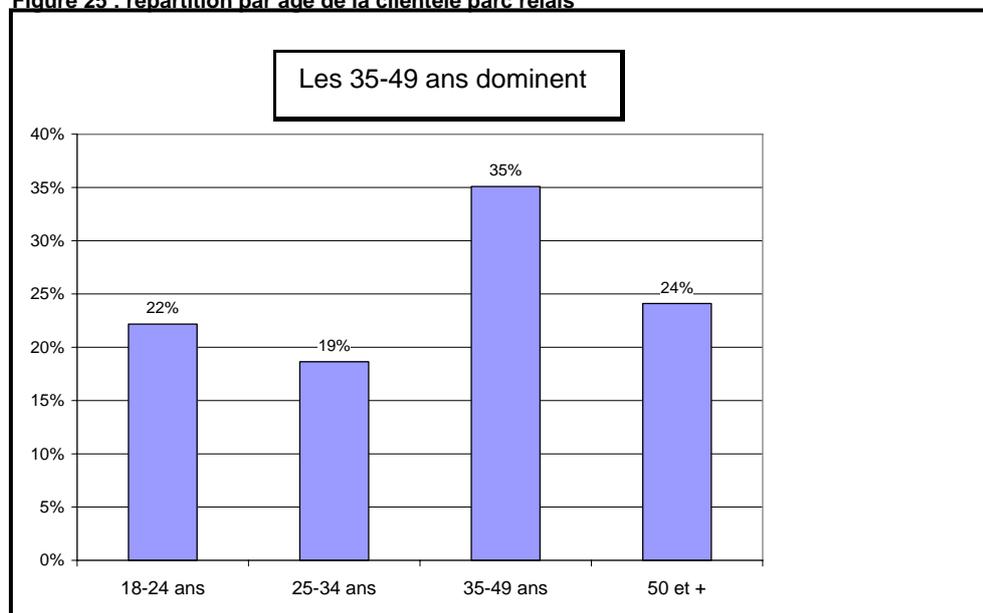


Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

➤ Une clientèle jeune

La clientèle composée en large partie d'actifs est structurellement le fait d'une population plutôt jeune ; 76% des clients parcs relais ont en effet moins de 49 ans.

Figure 25 : répartition par âge de la clientèle parcs relais



Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

2.3.2.4.2 La clientèle des parcs relais dans ses déplacements

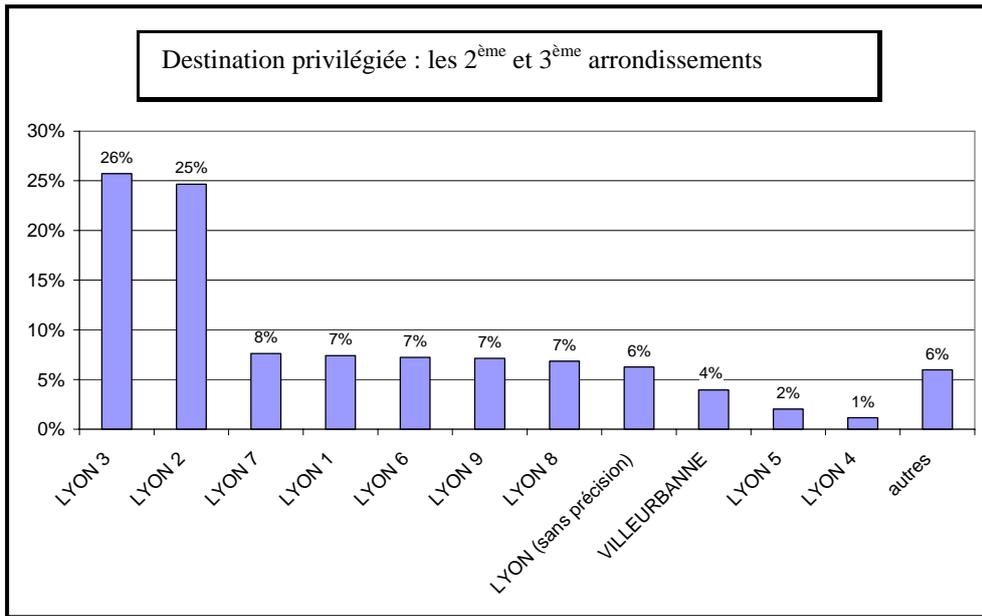
a. Origine de la clientèle

L'origine de la clientèle ne peut être appréhendée de manière globale, chaque parc relais a une zone de chalandise qui lui est propre. De manière globale, on peut dire qu'il existe une relation forte entre le lieu de résidence et le parc relais choisi. Ainsi, les habitants des Monts d'Or utilisent les parcs du nord de l'agglomération (Gorge de Loup, Vaise) alors que les automobilistes en provenance de l'Est de l'agglomération opteront pour le parc de Laurent Bonneval, par exemple. On observe que les grands parcs relais ont un corridor de clientèle plus étendu que les petits parcs. Les cartes des Origines/Destinations de la clientèle de chaque parc relais ont été mises en annexe 4.

b. Destination de la clientèle

Le 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements- les deux principaux pôles d'emplois et d'activités commerciales- sont de loin les destinations les plus fréquentées par les utilisateurs des parcs relais.

Figure 26 : destination finale de la clientèle parc relais

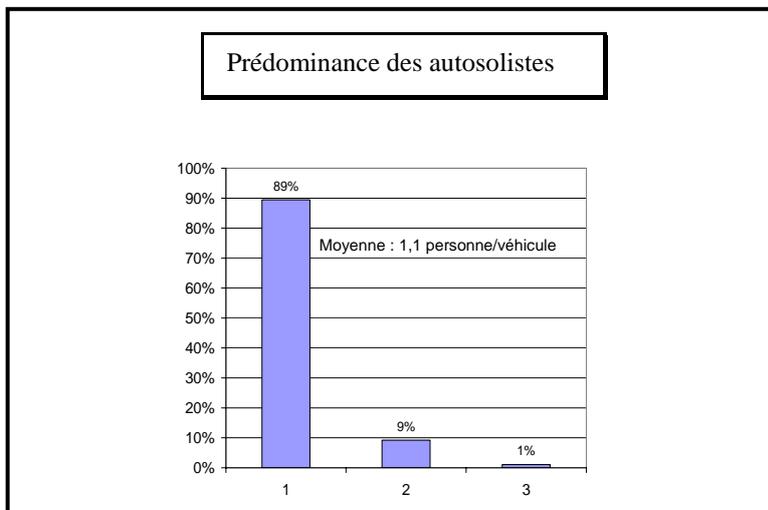


Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

c. Taux d'occupation des véhicules

Les utilisateurs des parcs relais sont très majoritairement des autosolistes. Deux paramètres semblent influencer sur le taux d'occupation des véhicules ; le motif de déplacement et le sexe de l'individu. Ainsi, on note que le nombre de personnes par véhicules augmente lorsque les personnes se déplacent pour des motifs « achats » ou « loisirs ». La réalisation d'une enquête pendant le week-end nous permettrait certainement de voir que le taux d'occupation des véhicules est plus élevé que durant les jours de semaine. Aussi, les femmes semblent se déplacer en solo de manière encore plus marquée que les hommes ; 91% d'entre elles voyagent seules contre 87% des hommes.

Figure 27 : occupation des véhicules



Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

d. Utilisation du réseau TCL par les usagers du parc relais

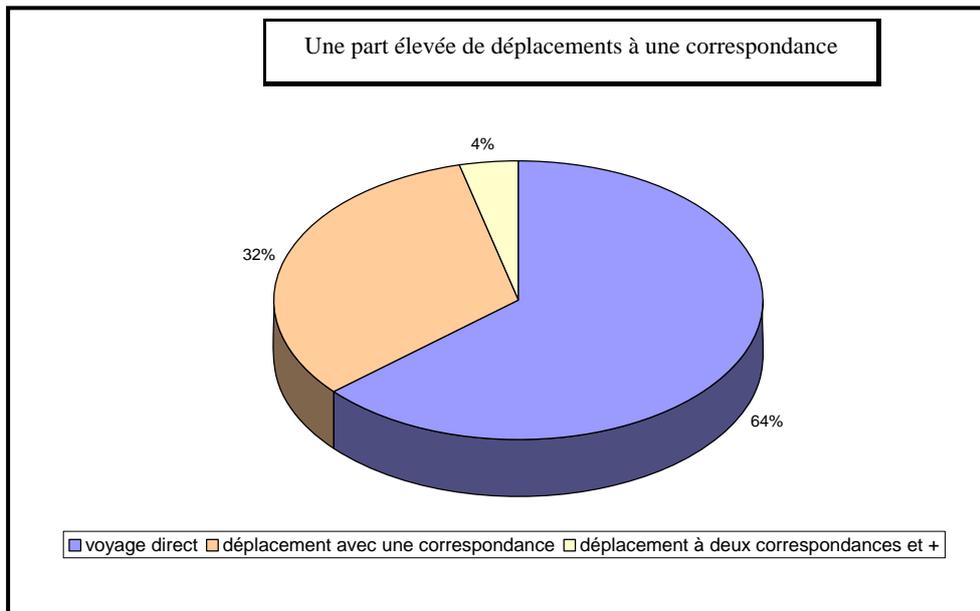
94% des personnes interrogées déclarent utiliser les transports en commun suite à leur stationnement sur le parc relais. Restent 6% des utilisateurs des parcs qui ne font que du stationnement. Ceci peut s'expliquer par le fait que certains parcs relais ne soient pas équipés de barrières de validation.

➤ *Structure des déplacements TC*

Une large part de clients parc relais effectue un trajet direct en transports en commun suite à leur stationnement.

La part de personnes effectuant une correspondance reste très élevée (32%). Rappelons que ces individus ont pourtant déjà connu une rupture de charge relative au stationnement de leur véhicule sur le parc relais. Ce taux de correspondance est très certainement en lien avec la structure même du réseau de TC lyonnais, sur lequel on observe un taux de déplacement avec correspondance de 55%.

Figure 28 : structure des déplacements TC de la clientèle parc relais

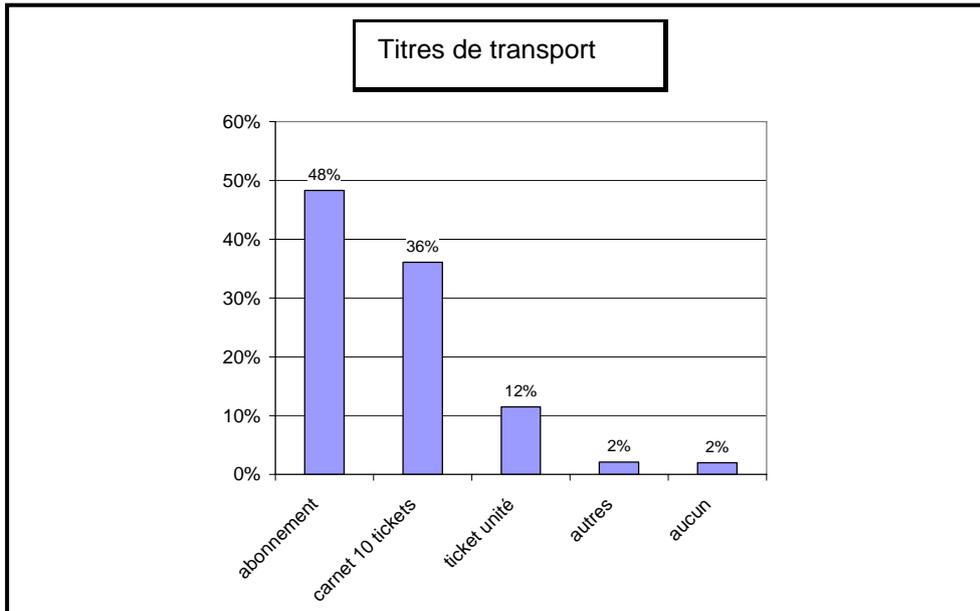


Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

➤ *titres de transport utilisés*

L'enquête montre que 48% de la clientèle des parcs relais sont des abonnés des TCL. Ce taux n'est pas très élevé eu égard à la large part d'actifs réguliers qui fréquentent les parcs relais. On peut émettre l'hypothèse selon laquelle les actifs achètent des carnets de 10 tickets plutôt que des abonnements, car ils n'ont peut-être pas beaucoup d'avantages à gagner en achetant un abonnement plein tarif plutôt que d'utiliser des carnets de 10 tickets.

Figure 29 : Titres TC utilisés par la clientèle parc relais



Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

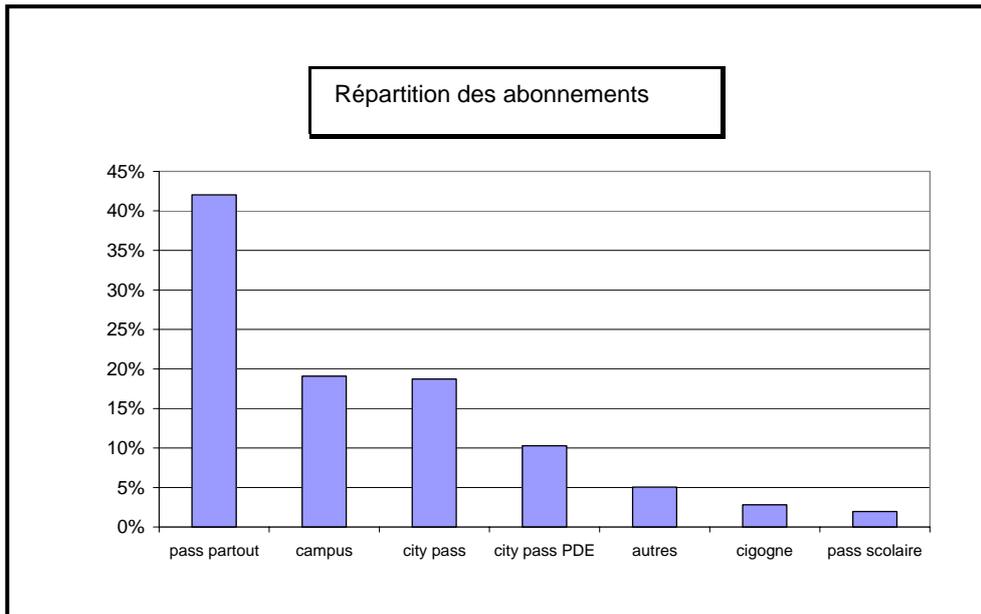
Ces chiffres ont pu être confortés par les données de la billettique. Chaque fois qu'un automobiliste valide son titre de transport à la sortie du parc relais, l'information est stockée. Cette information recoupe à la fois l'heure de validation et l'intitulé du titre de transport utilisé. En analysant le fichier billettique entre les mois de juillet 2005 et juin 2006, sur les jours de semaine uniquement, on se rend compte que la part des abonnés est de 43%. Cette information ne concerne que les parcs relais de Gorge de Loup, Vaise 1&2, Laurent Bonnevey, St Priest, Porte des Alpes et de Cuire, qui sont seuls à être équipés de bornes de validation.

La billettique nous permet également d'avoir une information sur le type d'abonnement utilisé. On note une prédominance de l'abonnement Pass Partout qui représente 42% du total des abonnements. Cet abonnement mensuel donne accès à l'ensemble du réseau TCL. Sur ces 42% d'abonnements observés, 80% sont des abonnements « Pass Partout » plein tarif (46,10€/mois) et 17% sont des abonnements « Pass Partout Jeunes » (réservé aux mois de 21 ans, le tarif de cet abonnement est de 30,60€/mois). L'abonnement « Campus » (30,60€/mois) est bien représenté également, sa part est à la hauteur de la clientèle des étudiants observée sur les parcs relais. On observe que la part d'abonnement PDE n'est pas négligeable (10%).

On note enfin que 2% des validations concernent des abonnements scolaires. Cela traduit un probable comportement de détournement de l'usage des parcs relais.

On peut regretter le fait que les bornes de validations soient installées à la sortie des parcs. Si la billettique permet de connaître l'heure à laquelle les automobilistes sont sortis des parcs relais, elle ne nous permet pas, en revanche, de savoir à quelle heure ils y sont entrés.

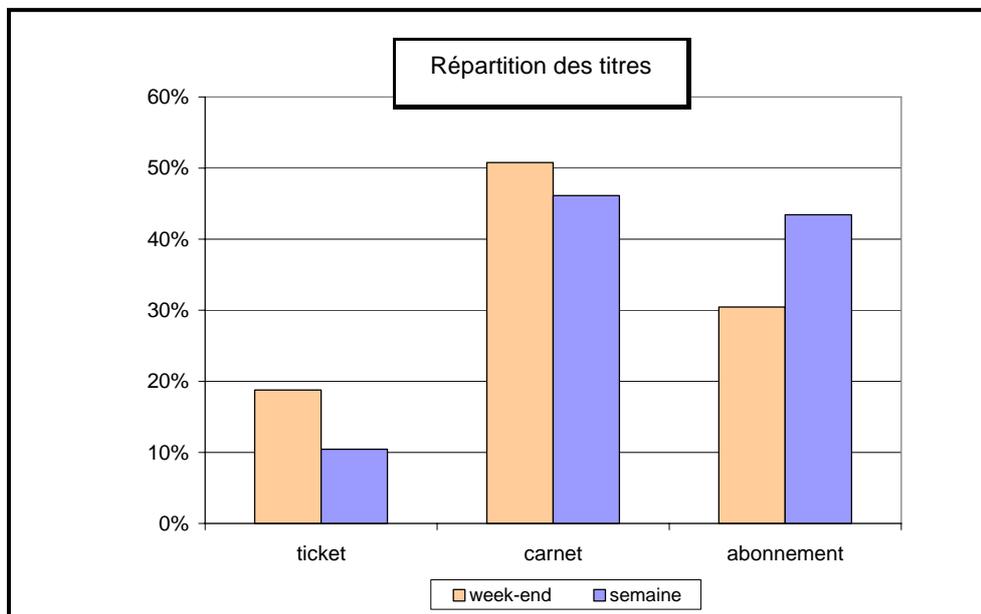
Figure 30 : type d'abonnement utilisés par la clientèle parc relais



Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

La répartition des titres a également été étudiée durant les week-ends. Sur la période de juillet 2005 à juin 2006, on remarque que la part des titres unité et carnets de 10 est plus importante le week-end que la semaine, la clientèle étant constituée plus largement par des occasionnels.

Figure 31 : titres TC utilisés par la clientèle parc relais le week-end



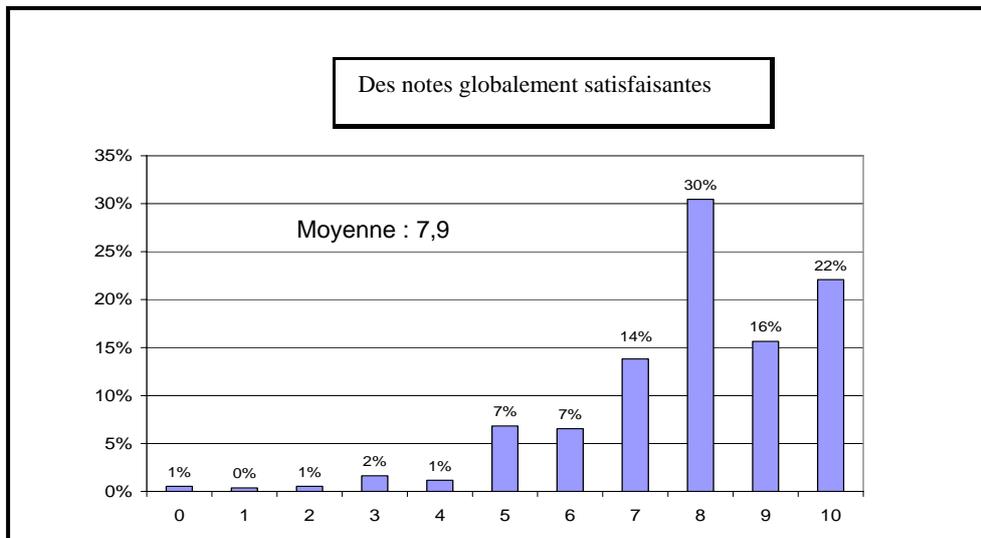
Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

2.4 Satisfaction et attentes de la clientèle

L'enquête que nous avons menée n'était pas une enquête de satisfaction. Seules deux questions testaient la clientèle sur cet aspect. D'une part, on leur demandait de donner une note entre 0 et 10 pour exprimer leur niveau de satisfaction relatif au parc relais. D'autre part, une question laissée ouverte les sollicitait sur leurs attentes et suggestions pour améliorer le parc relais.

Le retour des clients sur l'ensemble des parcs relais est plutôt positif, la moyenne globale étant de 7,9/10. Nous verrons cependant que ce niveau de satisfaction globale est très variable d'un parc à un autre.

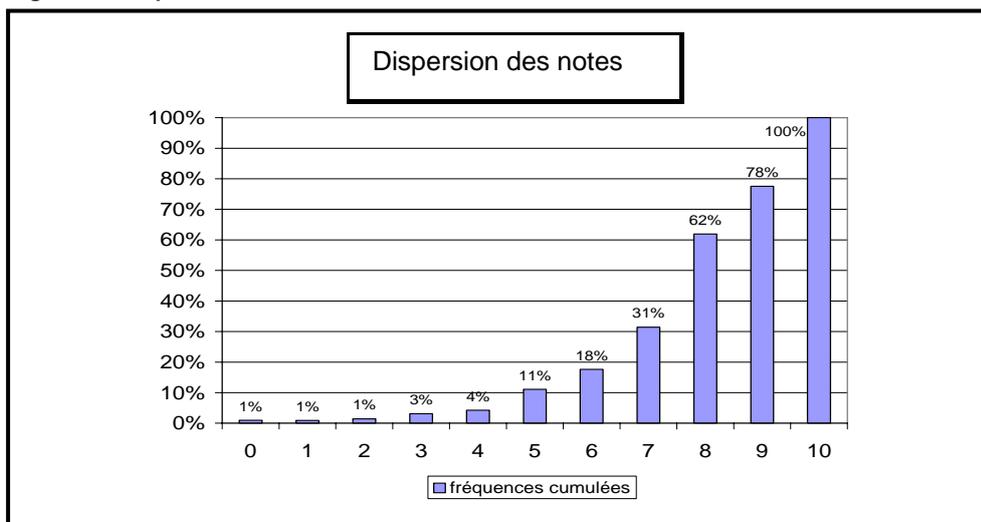
Figure 32 : notes attribuées par la clientèle parc relais



Source : Keolis-Lyon, enquête parcs relais, mai 2006

Seuls 11% des enquêtés mettent une note inférieure à 5/10.

Figure 33 : dispersion des notes



Source : Keolis-Lyon, enquête parcs relais, mai 2006

Globalement la clientèle des parcs relais se montre satisfaite, mais ce n'est pas le cas sur certains parcs relais. Les notes les plus basses sont attribuées aux parcs de Mermoz et de Parilly qui souffrent d'un manque de surveillance. Les clients interrogés ont nettement mis en avant leur sentiment d'insécurité. Aussi, certains clients ont donné des notes de satisfaction très basses pour le parc Gorge de Loup. Ces personnes se plaignent du manque de places et du dysfonctionnement de la signalétique dynamique de l'entrée du parc. Augmenter le nombre de places est une suggestion récurrente sur les parcs qui arrivent à saturation (Laurent Bonnevey, Gorge de Loup, Vaise 1&2). La deuxième attente la plus citée sur ces parcs est de les laisser ouverts 24h/24.

Eléments de synthèse

- ◆ Le stationnement pendulaire (>7heures) représente les 2/3 du stationnement observé sur les parcs relais.
- ◆ La clientèle des parcs relais est principalement féminine (66%), active (74%) et 76% d'entre elle a moins de 49 ans.
- ◆ 71% des clients sont des utilisateurs réguliers des parcs relais et 48% d'entre eux sont des abonnés du réseau TCL.
- ◆ Le 2^{ème} et 3^{ème} arrondissement comptent pour plus de la moitié des destinations finales.
- ◆ La clientèle semble globalement satisfaite des parcs relais ; la note moyenne attribuée est de 7,9/10.

2.5 Bilan produit

Suite à l'analyse de terrain, aux retours de l'enquête et à l'étude des fichiers de la billettique, une typologie des parcs relais de l'agglomération lyonnaise peut être dressée.

Les vrais parcs relais : Gorge de Loup, Laurent Bonnevey, Vaise 1&2.

Quatre parcs relais peuvent être considérés comme de réels parcs relais. Il s'agit de Laurent Bonnevey, Gorge de Loup, Vaise 1 et Vaise 2 (on pourra en septembre ajouter à ces parcs celui de Vénissieux, actuellement en construction). Ils répondent aux critères requis développés dans la partie précédente. Ils sont équipés de bornes de validation, de caméras de vidéo-surveillance. Ils bénéficient d'une bonne signalétique. Ils sont gardiennés. Implantés dans un pôle d'échanges, ils bénéficient d'une desserte TC élargie et efficace en direction des principaux pôles urbains, et d'une palette de services. Leur proximité à un échangeur autoroutier les rend accessibles.

Leur zone de chalandise va au-delà des limites de la COURLY. Environ 27% de leur clientèle est originaire d'une commune hors COURLY. Pour le parc de Gorge de Loup, on observe que 15% des utilisateurs proviennent du 5^{ème} arrondissement. Pour l'ensemble de ces quatre parcs, les destinations finales majoritaires sont le 2^{ème} et le 3^{ème} arrondissements.

Sur ces parcs, on observe des taux de fréquentation très élevés. Ils deviennent victimes de leur succès et arrivent à saturation. D'ailleurs, la première suggestion émise par la clientèle sur ces parcs est d'augmenter le nombre de places de stationnement.

Ce sont les seuls parcs relais de l'agglomération qui accueillent une part non négligeable d'étudiants ; ils représentent respectivement 13%, 17%, 25% et 19% de la clientèle des parcs de Laurent Bonnevey, Gorge de Loup, Vaise 1 et Vaise 2.

Cuire, un parc de proximité.

Le parc relais de Cuire a une capacité limitée (80 places). Ce parc a une barrière de validation et son accès est réservé aux seuls abonnés TCL. Corollairement, il a une zone de chalandise très centrée sur les communes de Caluire et Cuire, de Sathonay Camp et de Rillieux la Pape (89%). On peut en conclure qu'il revêt une fonction de parc de proximité. Situé à proximité d'un groupe scolaire, ce parc fait l'objet de comportement de détournement. En effet, lors de l'enquête, des clients pendulaires se sont plaints de ne pouvoir stationner le matin en raison des places occupées par les parents d'élève. Ce détournement a pu être confirmé en analysant les fichiers de la billettique ; 3% des titres de transport validés sont des « Pass Scolaires ».

Gerland, un parking de rabattement pour le sud-ouest de l'agglomération.

Le parc de Gerland est gardienné par un agent mais n'a pas de barrière de validation.

Ce parc a une zone de chalandise élargie. La moitié de la clientèle provient d'une commune hors COURLY ; et respectivement 16% d'une commune du sud-ouest et 20% du sud-est de l'agglomération. Il offre un accès direct et rapide (10 minutes) à La Part-Dieu grâce à la ligne D du métro. 42% des utilisateurs du parc ont d'ailleurs comme destination finale la Part Dieu. On observe que 14% de la clientèle n'utilise pas les TC suite à leur stationnement et que 17% des utilisateurs restent dans le 7^{ème} arrondissement. Le parking de Gerland est implanté dans une zone urbaine où le stationnement n'est pas contraignant. Il se situe à proximité de grandes infrastructures (le Stade de Gerland, la Halle Tony Garnier, etc.).

Le parc enregistre des taux de fréquentation moyens durant la semaine (54%) et faible durant les week-ends (11%). Le parc est surtout utile en cas de manifestations sportives ou de concerts. Durant ces jours, le parc affiche complet. Mais on ne peut alors parler de parc relais, les personnes se garant au parc de Gerland pour aller à la halle Tony Garnier ou au stade rejoignent en effet ces infrastructures proches à pied et n'empruntent donc pas le réseau TCL. Le parc n'a alors qu'une simple fonction de parking.

Mermoz et Parilly, des parkings non sécurisés.

A l'heure actuelle, les parkings de Mermoz et de Parilly ne peuvent être considérés comme de véritables parcs relais. Ils ne répondent pas à tous les critères que nous avons énoncés dans la deuxième partie de notre exposé. Ces parkings ne sont ni gardiennés, ni équipés de la vidéo-surveillance. Dans ces conditions, un sentiment d'insécurité plane sur ces parkings où il arrive que des voitures soient désossées. Pourtant, ces parcs sont bien fréquentés ; ils affichent complet durant les jours de semaine. La zone de chalandise du parc de Parilly est surtout centrée sur la commune de St Priest. La destination finale de la clientèle étant dans la majeure partie des cas les 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements. Le parc de Mermoz attire à la fois des personnes venues du 8^{ème} arrondissement et des communes de la 2^{ème} couronne-Est (Chassieu principalement), et d'autres (40%) qui résident hors COURLY et viennent travailler dans le 8^{ème} arrondissement.

Porte des Alpes et St Priest, les parcs relais - tramway désertés

L'implantation des parcs relais de Porte des Alpes et de St Priest semblent à première vue intéressante. En effet, ce sont les seuls parcs relais de l'agglomération qui sont situés en périphérie (en amont de la zone de congestion). Mais cet avantage est pénalisé par les temps de parcours de la ligne de tramway T2 en direction du centre-ville. Les taux de remplissage observés sont quasi nuls.

Ces parcs présentent pourtant certains avantages : proximité d'un échangeur autoroutier, bon niveau d'équipement, gardiennage, proximité d'une station de TCSP.

IUT Feysine, un parking sans nom

Le parc d'IUT Feysine est introuvable. Il est noyé dans les parkings du campus de la Doua. Il n'y a aucun panneau TCL permettant de le distinguer des autres parkings. Les taux de fréquentation enregistrés sont nuls. Son implantation au milieu d'un champ de parkings le rend inutile.

Tableau 13: tableau de synthèse

parcs relais	nombre de places	équipement	borne de validation	vidéo-surveillance	gardiennage	position sur le réseau TC	distance station TCSP	distance temps Presqu'île	distance temps Part Dieu
Bonnevay	657	ouvrage	oui	oui	oui	pôle d'échanges	faible	14 min	18 min
Cuire	80	parking de surface	oui	non	non	point d'entrée réseau métro	faible	22 min	17 min
Gerland	400	parking de surface	non	non	non	point d'entrée réseau métro	faible	19 min	10 min
Gorge de Loup	680	ouvrage	oui	oui	oui	pôle d'échanges	faible	4 min	18 min
IUT Feysine	80	parking de surface	non	non	non	point d'entrée réseau tramway	faible	22 min	17 min
Mermoz	140	parking de surface	non	non	non	point d'entrée réseau métro	faible	12 min	16 min
Parilly	310	parking de surface	non	non	non	point d'entrée réseau métro	faible	14 min	19 min
Porte des Alpes	390	parking de surface	oui	oui	oui	point d'entrée réseau tramway	faible	29 min	37 min
St Priest	130	parking de surface	oui	oui	oui	point d'entrée réseau tramway	faible	56 min	52 min
Vaise 1	488	ouvrage	oui	oui	oui	pôle d'échanges	faible	8 min	27 min
Vaise 2	780	ouvrage	oui	oui	oui	pôle d'échanges	faible	8 min	27 min

Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

parcs relais	échangeur à proximité	conditions de stationnement aux alentours	signalétique	signalétique dynamique entrée parc	parc deux roues	station Vélo'V	taux de remplissage semaine	taux de remplissage week end	taux de remplissage été	part de pendulaires	part d'étudiants	note
Bonnevay	oui	contraignante	bonne	non	non	non	saturé	moyen	moyen	86%	13%	7,2
Cuire	non	contraignante	moyenne	non	non	non	saturé	faible	élevé	86%	négligeable	8
Gerland	oui	aisé	insuffisante	non	non	non	moyen	faible	faible	85%	négligeable	8,8
Gorge de Loup	oui	contraignante	bonne	oui	oui	non	saturé	faible	élevé	84%	négligeable	7,2
IUT Feysine	oui	aisé	défaillante	non	non	non	quasi nul	nul	nul	0%	négligeable	
Mermoz	oui	contraignante	insuffisante	non	non	non	saturé	faible	moyen	62%	négligeable	6,8
Parilly	oui	contraignante	insuffisante	non	non	non	saturé	faible	faible	83%	négligeable	6,81
Porte des Alpes	oui	contraignante	bonne	non	oui	non	quasi nul	quasi nul	quasi nul	74%	négligeable	8,5
St Priest	oui	contraignante	insuffisante	non	non	non	quasi nul	quasi nul	quasi nul	75%	négligeable	7,5
Vaise 1	oui	contraignante	bonne	oui	oui	oui	saturé	faible	saturé	74%	25%	8,3
Vaise 2	oui	contraignante	bonne	oui	non	oui	élevé	faible	faible	64%	19%	8,75

Source : Keolis-lyon, enquête parcs relais, mai 2006

2.6 Les projets à venir

Nous avons consacré les parties précédentes à l'offre actuelle des parcs relais sur l'agglomération lyonnaise. Il convient maintenant de s'intéresser aux projets qui vont enrichir l'offre parcs relais dans les années à venir.

2.5.1 Le projet de LEA

En décembre 2006, la troisième ligne de tramway de Lyon (nommée LEA) va ouvrir ses portes. Cette opération a donné lieu à 6 nouveaux projets de parcs relais. Le tableau ci-après détaille les aménagements qui vont être développés. Au total, ce sont près de 1000 places de parkings supplémentaires qui vont renforcer l'offre. Seul le parc de Villeurbanne ne sera pas équipé de barrière de validation. Tous les parcs relais seront équipés d'un système de vidéo-surveillance. Les parcs de la Soie et de Meyzieu ZI seront dotés de garages à vélos.

Tableau 14: équipements des futurs parc relais de LEA

parcs relais	capacité	éclairage	portique	barrière	clôtures	local TCL	garage vélos	vidéo
gare de Villeurbanne	80	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	OUI
La Soie	360	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Grand Large	50	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	OUI
Décines centre	110	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	OUI
Meyzieu gare	110	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	OUI
Meyzieu ZI	420	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI

Source : Keolis-lyon

2.5.2 Le projet de la Duchère

A l'heure actuelle, l'idée d'implanter un parc relais au niveau de la Duchère fait son chemin. Cette zone est en pleine rénovation. L'objectif étant de faire de la Duchère une véritable porte d'entrée de l'agglomération lyonnaise. Il existe encore sur ce territoire des opportunités foncières. Le projet consisterait à développer un parc relais dans une zone d'aménagement en bordure de l'autoroute A6. La capacité du parc ne serait que de 150 places, mais pourrait être renforcée en cas de succès. La desserte du parc relais serait assurée par la ligne de bus n°36, qui relie la Duchère à la Part Dieu, en passant par la gare de Vaise. Dans cette prospective, la fréquence de la ligne 36 serait revue à la hausse et certains tronçons seraient aménagés en sites propres (entre les Brotteaux et la Part Dieu et dans le centre de la Duchère). Actuellement, le temps de trajet en bus entre le plateau de la Duchère et la Gare de Vaise est de 7 minutes et de 35 minutes en direction de la Part Dieu.

Ce projet de parc relais présente plusieurs atouts. Tout d'abord, il pourrait canaliser des flux d'automobilistes en amont de l'agglomération et soulagerait ainsi les parcs relais de Gorge de Loup et de Vaise. Deuxièmement, la desserte de la ligne 36 offrirait à la clientèle un accès direct à la Part Dieu. A l'heure actuelle, les personnes qui se garent à Gorge de Loup et à Vaise doivent emprunter deux lignes de métro pour se rendre à la Part Dieu.

2.5.3 Le projet REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise)

Pour développer l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine de Lyon, le Conseil régional Rhône Alpes, le Conseil général du Rhône, le SYTRAL et la SNCF ont lancé le projet REAL.

Les principaux objectifs de ce projet sont :

- mettre en cohérence l'offre de transports en commun à l'échelle de l'aire urbaine ;
- renforcer l'offre ferroviaire et cadencer les lignes ferroviaires (le principe du cadencement sera d'avoir une fréquence à la demi-heure en heures de pointes et à l'heure en période normale) ;
- mettre en place une tarification intégrée à l'ensemble des réseaux de transports ;
- **moderniser et de créer des pôles d'échanges et développer des parkings de rabattement attractifs pour les automobilistes et les cyclistes.**

Le tableau ci-dessous recense les besoins estimés en termes de stationnement dans les gares de l'aire urbaine, le nombre de places demandant une mise en qualité et le nombre de places supplémentaires pouvant être réalisés avec un investissement de court terme, le total de

places ainsi obtenu, deux hypothèses de besoin à moyen terme (soit environ 5 ans), le nombre de places supplémentaires pouvant être construites et une estimation grossière de l'investissement nécessaire.

Tableau 15: aménagements de places de stationnements au niveau des gares TER

GARES	Places actuelles	Besoin actuels	Proposition amélioration qualité	Places Supplémentaires immédiates	Investissement immédiat en K€	Total places	Besoin Moyen/court	Besoin Moyen/court	Places supplémentaires Moyen/court Terme	Investissement Moyen/court
Ambérieu	305	430				305	520	570		
L'Arbresle	250	270								
Belleville	360	390	400	40	850	400	490	530	200 (élévation)	1250
Bourgoin	550	570		200	625	750	730	800	150 (élévation)	930
Brignais	80	40				80	50	60		
Givors	530	550	300		750	530	690	760	200 (élévation)	1250
L'Isle d'A	130	80				130	100	115		
La Tour du P	300	320		80 (élévation)	560	380	410	450		
Lozanne	210	210	200	90	500	300	260	265	100	250
Meximieux	300	340	160	100	650	400	430	470	160 (élévation)	1000
Montluel	130	170		100	250	230	210	240	80 (élévation)	500
Rives de Gier	330	370		120 (élévation)	750	450	460	500		
St Chamond	310	340			0	310	420	560	200 (élévation)	1250
St Germain	180	380			0	180	475	520		
Vienne	390	300			0	390	380	520		
Villars les D	115	125	80	10	150	125	155	170		
Villefranche	490	500	130	20	325	530	640	690	+160* (élévation)	1000
Totaux	4960 places	5385 places	1320 places	760 places	5410K€	5490 places	5900 places	6650places	+ 1450 places	7430K€

Source : données SNCF

Le projet REAL montre que la réflexion sur les déplacements s'est hissée à l'échelle métropolitaine.

Le projet de développer des parcs de rabattement au niveau des gares TER de banlieue est pertinent. Il répond à un objectif primordial : capter les flux automobiles le plus en amont possible.

III. Recommandations : quels produits développer pour quels segments de marché

L'exposé suivant a pour but de conclure le bilan produit qui a été établi dans la partie précédente. Il s'agit de dresser une liste de pistes d'améliorations et de suggestions que Keolis-lyon devra approfondir et chiffrer dans une seconde phase, dans le cadre de la définition d'un véritable plan d'action « parc relais ».

3.1 Recentrer l'offre sur de véritable « produit parc relais ».

A l'heure actuelle, le SYTRAL comptabilise 11 parcs relais sur l'agglomération lyonnaise. Pourtant, le diagnostic nous a montré qu'il n'y avait en réalité que cinq parcs (Laurent Bonnevey, Gorge de Loup, Vaise 1&2, et prochainement Vénissieux) qui présentaient le fonctionnement et les atouts de vrais parcs relais (au sens du concept/produit défini dans la deuxième partie).

Il nous semble que cette liste de parcs relais pourrait être étendue aux parcs de Parilly et de Mermoz s'ils étaient équipés de barrière de validation et d'un dispositif de vidéo-surveillance. En effet, leur bon niveau de fréquentation, leur desserte en métro, leur bonne accessibilité, justifient leur potentiel en tant que produit parc relais. Pour hisser ces parcs au rang de parc relais, il faudrait les équiper de barrières de validation et d'un dispositif de vidéo-surveillance, en cohérence avec les quatre parcs relais évoqués dans le paragraphe précédent.

Les nouveaux parcs relais de la ligne T2 ont des taux de fréquentation quasi nuls qui suscitent des interrogations. Comme nous l'avons évoqué dans le diagnostic, ces parcs relais ne sont pas attractifs pour les personnes voulant rejoindre le centre-ville. Par contre, ils renferment un certain nombre d'atouts qu'il ne faudrait oublier ; ils sont situés en amont de la zone de congestion, ils sont desservis par une ligne de TCSP, ils bénéficient de la proximité d'un échangeur autoroutier, ils sont bien équipés. Ces nouveaux parcs ont certainement des potentiels de clientèle qu'il faudrait cibler. Le tramway dessert des zones qui comptent de nombreux générateurs de déplacements ; Grange Blanche avec son centre hospitalier, Bron et son campus universitaire. Ces pôles de déplacements sont dans le corridor du parc relais par la desserte tramway. L'analyse de la billettique nous a montré que 10% des abonnements validés au niveau des parcs relais étaient des abonnements de type PDE. Strasbourg est en train de signer des PDE pour remplir les parcs relais qui sont peu fréquentés. Cette solution semble être intéressante. Aussi le nombre important d'étudiants fréquentant les parcs relais de Vaise 1&2 et Laurent Bonnevey nous laisse présager que cette cible pourrait être envisagée pour les parcs relais de Porte des Alpes et de St Priest. Enfin, le parc de St Priest peut constituer une « soupape » durant les périodes de Noël ou des soldes. A cette période, la zone commerciale de Porte des Alpes est congestionnée. L'idée de se garer à St Priest pour aller faire ses achats prend alors toute sa cohérence.

Par contre, les parcs d'IUT Feyssine et de Gerland ne justifient pas leur appellation de parc relais. Le parc d'IUT Feyssine est introuvable et implanté dans les parkings du campus de la Doua. Le taux de fréquentation observé est nul. L'idée de déclasser ce parc relais ne fait nul doute. Le parc de Gerland, quant à lui, ne devrait pas non plus être qualifié de parc relais.

Il n'est pas équipé (pas de barrière de validation). L'idée de l'équiper pour le classer au rang de parc relais ne nous paraît pas pertinente, et ceci pour plusieurs raisons ; d'une part le parc est situé dans un secteur où le stationnement est aisé. Si on restreignait l'accès au parc aux seuls détenteurs d'un titre TCL, les personnes qui l'utilisent comme un simple parking (14% de la clientèle) se reporterait sur d'autres aires de stationnement. Aussi, à l'heure actuelle 16% de la clientèle provient du sud-ouest de l'agglomération. On peut penser que ce potentiel de clientèle n'utilisera plus ce parc lorsque le métro desservira Oullins. Le parc de Gerland est surtout un parking qui trouve toute son utilité le jour de grandes manifestations sportives (Stade de Gerland) ou concert (halle Tony Garnier).

Dans la partie qui suit, nous allons décliner un « plan d'actions parcs relais », défini pour les parcs relais retenus, c'est-à-dire Laurent Bonneville, Gorge de Loup, Vénissieux, Vaise 1&2, Mermoz, Parilly, St Priest, Porte des Alpes et Cuire. Cinq thèmes principaux ont été retenus : l'équipement, la signalétique, la tarification, la communication, les enquêtes. A chaque volet de ce plan est associé un certain nombre d'objectifs.

3.2 Préconisations

3.2.1 Equipement

3.2.1.1 Aménagements en faveur des deux roues et des vélos

A la vue des autres villes européennes, Lyon semble accuser un retard sur son offre parc relais en faveur des deux roues motorisés et des vélos. Les exemples de Strasbourg et de Genève montrent que des garages à vélo ou les emplacements deux roues aménagés dans l'enceinte des parcs relais sont utilisés par une clientèle grandissante.

Les « park + bike », concept récemment développé, semblent avoir conquis une partie de la population. Il semble que Lyon se soit mis au vélo avec la mise en place du projet Vélo'V. Les parcs relais doivent s'inscrire dans cette continuité et évoluer avec cette nouvelle formule de déplacement et proposer du VP/Vélo'V. A ce jour, seuls les parcs relais de Vaise et de Gerland ont une station Vélo'V à proximité. Cette formule VP/ Vélo'V semble opportune dans le sens où elle renferme la combinaison de deux modes de transport individuel.

Dans une ville congestionnée comme Lyon, les deux roues devraient être amenés à se développer. A l'heure actuelle, seuls les parcs de Porte des Alpes et de Vaise bénéficient d'un accueil pour les deux roues motorisés. Il existe, là encore, des marges de manœuvre pour développer le produit deux-roues/TC.

- ✓ Objectif : proposer plus de formules d'intermodalité pour élargir la clientèle.

3.2.2 Tarification

Ce volet nous paraît être une des clés majeures du plan d'action. L'instrument tarifaire a toujours été un bon levier dans quelque politique que ce soit.

3.2.2.1. Développer une tarification P+R/TC

Une manière d'identification de produit est de lui associer un titre de transport. Aujourd'hui, il n'existe pas de tarification spéciale parc relais sur l'agglomération. La

création d'une tarification spéciale parc relais aurait pour pendant la suppression, partielle ou totale selon les cas de figures, de l'accès aux parc relais aux clients munis de titres de transport « normaux » TCL. Ceci permettrait aussi de limiter les comportements déviants comme ceux observés à Cuire.

Pour cette tarification spéciale plusieurs approches sont envisageables. Cette tarification pourrait être ciblées sur certains parcs ou plus générales. Pour une meilleure lisibilité, il nous semble que la tarification spéciale devrait être généralisée.

- ✓ Objectif : mieux identifier le produit parc relais et éviter les détournements.

3.2.2.2. *Décliner des abonnements P+R/TC*

Pour fidéliser la clientèle parc relais, il serait utile de développer un abonnement combiné P+R/TC pour les actifs pendulaires. Comme à Genève, il faudrait réserver un nombre de places des parcs aux abonnés. Ainsi, ces derniers auraient l'avantage d'être sûrs de trouver une place de stationnement. Cet abonnement devrait comme à Genève être réservé aux habitants qui résident à plus de x km de l'agglomération pour éviter le stationnement des résidents de Lyon qui ont d'autres alternatives à la voiture pour se déplacer. Le city pass, premier abonnement utilisé sur les parcs relais, pourrait être décliné en « city pass + P+R »

- ✓ Objectif : fidéliser la clientèle parc relais et valoriser davantage ce service spécifique de l'offre TCL

3.2.2.3. *Créer un titre P+R/ TC pour les personnes voyageant en groupe.*

Notre diagnostic nous a permis de voir que les parcs relais n'étaient pas beaucoup utilisés le week-end et que le taux d'occupation des véhicules était très bas. Pour inciter les occasionnels du samedi qui se déplacent en famille ou en groupe pour faire des achats, un titre de transport P+R/TC incitatif serait utile. Ce titre donnerait l'accès au parking et un aller retour gratuit sur le réseau TCL pour tous les occupants du véhicule qu'ils aient des liens de parenté ou non. Sur les réseaux français, comme à Strasbourg ou à Montpellier, le prix de ce ticket a été fixé à 3 euros. A l'heure actuelle, seules les familles peuvent avoir accès aux parcs relais et au réseau TCL avec les titres familiaux. Cependant, l'obtention de ces titres est assez contraignante ; il faut avoir un livret de famille ou une photocopie sur soi. Ceci peut dissuader les familles occasionnelles et ne répond pas aux besoins des groupes sans lien de parenté.

- ✓ Objectif : remplir les parcs relais le week-end et inciter les gens à faire du covoiturage.

3.2.2.4. *Tarification événementielle*

Pour les jours de grands événements, on pourrait imaginer décliner un titre spécial. La formule de tarification du parc relais de Laurent Bonnevey pourrait être reprise. Rappelons qu'elle couplait l'accès au parking avec l'entrée à la salle de sport de l'Astroballe. Cette tarification serait pertinente pour le marché de Noël ou les jours de soldes par exemple. On pourrait entrevoir d'étendre l'amplitude horaire des parcs relais le jour de grands événements à l'instar du 8 décembre (fête des lumières). Ces mesures ne seraient pertinentes que dans la mesure où l'amplitude des métros et tramways était allongée.

Cette tarification événementielle pourrait inciter certaines personnes à essayer la formule parcs relais et peut-être les convaincre de ses avantages.

- ✓ Objectif : réduire les problèmes de circulation et de stationnement les jours de grands événements.

3.2.2.5 Développer une tarification différenciée

L'exemple de tarification différenciée de Strasbourg nous semble pertinent pour niveler les taux de fréquentation des parcs relais. Aujourd'hui, les parcs relais de Laurent Bonnevey, Gorge de Loup et de Vaise arrivent à saturation. Il serait peut-être utile de mettre en place une tarification plus élevée pour ces parcs, pour inciter certains automobilistes à se diriger vers d'autres parcs de l'agglomération. Les parcs relais de LEA et celui de la Duchère (qui vont ouvrir à court et moyen terme) auront besoin de trouver leur clientèle. Pour lancer ces produits, cette tarification différenciée pourrait s'avérer intéressante. Une partie de la clientèle de Vaise et de Gorge de Loup en provenance de St Didier et des communes des Monts D'Or (côté Nord-Est) pourrait être incitée, par cette mesure tarifaire, à se garer sur le parc de la Duchère. De même, une part des utilisateurs du parc de Laurent Bonnevey pourrait se reporter sur le parc relais de Décines (rappelons qu'à l'heure actuelle, 45% de la clientèle du parc de Laurent Bonnevey provient des communes de Décines –Meyzieu).

- ✓ Objectif : niveler les taux d'occupation des parcs relais, lancer les nouveaux produits parcs relais.

3.2.2.6. Offrir une semaine ou deux de gratuité

Pour inciter les automobilistes à un report modal, on pourrait leur proposer d'essayer gratuitement la formule P+R/TC durant une semaine ou deux. A Genève, les autorités sont allées très loin en matière d'incitation financière. Elles offrent la gratuité du réseau aux automobilistes pendant trois ans.

Ces tickets gratuits pourraient être distribués sur le campus de Bron pour faire la promotion des parcs de Porte des Alpes et de St Priest ou à l'école d'infirmière et au centre hospitalier de Bron. Une autre cible pourrait être les clients des parkings LPA qui montreraient, lors d'une mini-enquête, un intérêt pour la formule.

- ✓ Favoriser le report modal

3.2.3 Communication

3.2.3.1. Créer une image, une identité parc-relais

De simples mots ne suffisent pas pour communiquer. C'est bien l'image qui attire le regard. L'élaboration d'une identité visuelle (logo, éléments signalétiques) spécifique pourrait contribuer à améliorer la visibilité et l'identification du produit parc relais. En Europe, le bleu et le blanc ont été retenus. Pourquoi pas ? L'important est d'avoir un signe distinctif pour développer une identité forte du produit. Et que ce signe soit décliné de manière identique dans toutes les formes de communication que ce soit (brochure, signalétique, titres,...). Ce logo devra être bien différent de celui utilisé pour les parkings de stationnement LPA (écriture jaune sur fond noir).

3.2.3.2. Une communication offensive

Aujourd'hui, à Lyon, la communication sur les parcs relais est avant tout une communication informative. L'offre de parcs relais est tellement hétérogène qu'une brochure parcs relais a été éditée pour informer les clients sur les conditions d'accès et de fonctionnement des parcs relais. En recentrant l'offre parc relais sur de véritables parcs relais, la communication aura plus de marge de manœuvre pour communiquer. Exit les brochures informatives qui énumèrent les jours et heures d'ouverture des parcs et les conditions d'accès. Désormais, une communication offensive sur un produit innovant va pouvoir véhiculer une image de marque pour le réseau TCL. La communication doit convaincre les automobilistes sur les bienfaits des parcs relais. Trois arguments majeurs doivent guider la communication : le gain de temps, le gain d'argent et le gain en confort que les parcs relais présentent.

3.2.3.3 Une communication ciblée

Des actions de communication plus ciblées pourraient être menées afin de développer la clientèle des parcs relais ayant des résultats mitigés. Bien évidemment, il serait vain de vanter les mérites des parcs de St Priest et de Porte des Alpes sur les gains de temps qu'ils procurent en direction de la Presqu'île puisque ce n'est pas le cas. Par contre, le tramway s'avère efficace en temps sur un corridor plus restreint, sur les tronçons St Priest- Grange Blanche et Bron. Il convient donc de toucher une clientèle ciblée sur les pôles d'emploi de Grange Blanche et le campus de Bron.

- ✓ Objectif : convaincre une clientèle ciblée, potentiellement reportable

3.2.3.4. Une communication événementielle

Les jours de grands événements, une tarification spéciale devrait être couplée à une campagne de communication pour Noël ou les jours de soldes par exemple par le biais de la presse par exemple ou de l'affichage dans les bus.

- ✓ Objectif : remplir les parcs relais les jours de grands événements.

3.2.3.5. Une communication visible

Les grandes entreprises ont depuis longtemps compris que la communication ne se faisait pas en catimini dans des brochures. Non, la communication, ça se fait à grande échelle, sur les espaces publics, dans les médias, etc. L'idée du bus comme vecteur de communication comme le fait Genève est une idée intéressante mais malheureusement trop onéreuse en France. A Lyon, pour le moment, la communication parc relais se cantonne à des brochures ou à des encadrés sur le site internet des TCL. C'est au client de venir chercher l'information dans les agences TCL ou sur internet. La communication doit déferler dans la ville et ne plus être enfermée dans les locaux des TCL. Cette communication doit également toucher les communes hors COURLY, à l'instar de Genève qui distribuent des tracts au niveau des douanes et des communes frontalières, car rappelons-le, plus de 25% de la clientèle des parcs relais réside à l'extérieur de la COURLY. L'information pourrait être véhiculée dans la presse, une opération qui ne coûte pas grand-chose et qui a le mérite de toucher beaucoup de monde.

- ✓ Objectif : faire une communication de masse.

3.2.4 Signalétique

3.2.4.1. *Homogénéiser et renforcer la signalétique*

La définition d'une identité visuelle plus forte pourrait aussi profiter à la signalétique déclinée dans les parcs et à l'approche de ceux-ci, et améliorer ainsi leur visibilité et leur accessibilité. Il conviendrait de développer la signalétique en amont de l'agglomération. Pour le moment, la signalétique se limite parfois aux 500 derniers mètres avant l'accès aux parcs (Mermoz, Parilly notamment). Elle ne s'adresse donc qu'aux résidents de l'agglomération. Il serait important d'équiper chaque entrée de ville d'une signalétique parc relais.

Aussi, à l'instar de Strasbourg ou de Genève, l'utilisation de totems à chaque entrée de parc relais peut-être un bon moyen pour démarquer les parcs relais du tissu urbain.

- ✓ Objectif : rendre l'offre de parcs relais plus lisible et plus visible, informer les automobilistes en amont des parcs

3.2.4.2. *Développer une signalétique dynamique*

Nous avons observé une signalétique dynamique à l'entrée des parcs relais de Gorge de Loup de Vaise 1&2. Cette signalétique indique au client s'il reste des places dans le parking ou si le parc est complet. Ce genre de signalétique devrait être étendu à l'ensemble des parcs, car elle évite à la clientèle de tourner en rond en cas de parc complet. Il serait même plus judicieux d'installer ces panneaux dynamiques un peu en amont, pour éviter que les automobilistes ne s'amassent aux abords des parcs lorsque les parkings sont complets. A l'heure actuelle, cette signalétique dynamique est utilisée aux abords des villes pour aiguiller les automobilistes vers les parkings de stationnement où il reste de la place. On pourrait envisager de développer une telle signalétique pour les parcs relais.

Lors de notre enquête, certains clients se sont plaints du mauvais fonctionnement de cette signalétique dynamique (dans le parc de Gorge de Loup). Il serait alors nécessaire de procéder à des tests pour vérifier son fonctionnement.

- ✓ Objectif : mieux informer la clientèle, et éviter que la clientèle ne se rende aux parcs relais lorsqu'il affiche complet.

3.2.5 Enquêtes

3.2.5.1. *enquête auprès des automobilistes des parkings du centre-ville*

Nous avons mené une enquête sur les parcs relais en mai 2006 pour mieux connaître la clientèle et les attentes des utilisateurs des parcs relais. Il serait utile d'enquêter les parkings de stationnement du centre-ville pour appréhender le profil de leur clientèle et ainsi estimer la part de « reportables », c'est-à-dire la part d'automobilistes susceptibles de pouvoir devenir des utilisateurs des parcs relais. Par cette enquête, on pourrait comprendre pourquoi ces automobilistes n'utilisent pas les parcs relais. Est-ce par manque d'information ? Par choix réfléchi ? On pourrait également les sonder sur les raisons qui les inciteraient à utiliser les parcs relais, en leur demandant, par exemple, quel prix maximum ils seraient prêts à payer pour utiliser les parkings de stationnement.

- ✓ Objectif : connaître la part de « reportables »

3.2.5.2. enquête auprès du pôle hospitalier de Grange Blanche et du campus de Bron

Il est certain que les parcs de Porte des Alpes et de St Priest n'offrent pas une alternative réaliste à la voiture pour les destinations du centre-ville. En revanche, des parcs relais de Porte des Alpes et de St Priest, le tramway s'avère compétitif vers les zones de Grange (centre hospitalier et école d'infirmières) et de Bron (campus universitaire) qui comptent d'importants générateurs de déplacements.

- ✓ Objectif : analyser les potentiels de demande pour les parcs de St Priest et de Porte des Alpes.

CONCLUSION

L'étude des expériences de parcs relais de Strasbourg, Genève et Edimbourg nous a permis de déceler un certain nombre de critères de réussite dans la conduite d'un projet de parcs relais. Nous retiendrons les facteurs suivants : implantation, accessibilité, desserte TC, tarification, signalétique, communication, niveau de services offerts. Cependant, ces critères ne sont pas des gages de succès. Si ces villes ont réussi à reprendre du terrain en termes de part modale sur la voiture, c'est avant tout parce qu'elles ont mené une politique de déplacements draconienne envers les automobilistes. La politique de parc relais ne peut, à elle seule, enrayer les problèmes de congestion. Il n'y a pas une réponse aux problèmes des mobilités urbaines, mais bien un champ d'actions à mener au sein duquel s'inscrit les parcs relais. A Lyon, il semble que l'on entre dans une phase plus contraignante envers les automobilistes (aménagement de couloirs bus, stationnement de courte durée), cependant on peut dénigrer le fait que l'agglomération construit toujours des parkings en plein centre-ville.

Le diagnostic nous a montré que les parcs relais de l'agglomération lyonnaise présentent des atouts communs ; ils bénéficient d'une bonne liaison au réseau TCSP et sont bien irrigués par le réseau autoroutier. Ils souffrent également de faiblesses communes : une mauvaise identification visuelle et un manque de communication.

Cette étude nous a permis de classer les parcs relais de l'agglomération lyonnaise. Seuls cinq parcs relais (Gorge de Loup, Vaise 1&2, Laurent Bonneval, Vénissieux) constituent aujourd'hui des parcs relais bien identifiés. Nous préconisons d'équiper les parcs relais de Parilly et de Mermoz (barrières de validation et vidéo-surveillance) pour en faire de vrais parcs relais. Par contre, les parcs de Gerland et d'IUT Feysine ne répondent pas aux critères requis. Il nous semble qu'il n'est pas nécessaire de les équiper et qu'il ne faut plus les considérer comme des parcs relais. En ce qui concerne les parcs de Porte des Alpes et de St Priest, une étude sur le corridor du tramway s'impose.

Certains projets semblent prometteurs pour l'agglomération. Le parc de Décines qui ouvrira prochainement avec la ligne de tramway LEA, permettra sans doute d'absorber une partie de la clientèle du parc de Laurent Bonneval, qui arrive à saturation. Le projet de parc relais de la Duchère nous semble pertinent dans la mesure où il offrira une desserte TC directe vers La Part Dieu aux habitants des Monts d'Or, grâce à la ligne de bus 36, du fait également de son implantation en marge de l'autoroute et en amont de l'agglomération. Ce projet de parc relais permettra de soulager les parcs relais de Gorge de Loup et de Vaise. Enfin, le projet REAL est un projet d'envergure qui va certainement bouleverser certaines habitudes modales.

Cette étude avait comme point de départ : comment améliorer le produit parc relais de l'agglomération lyonnaise au vu des bonnes pratiques observées dans les autres villes. Il serait maintenant utile de se placer du côté des clients parc relais, et des automobilistes en général, pour connaître leurs attentes et redéfinir le produit parc relais. Deux études complémentaires seraient nécessaires : d'une part, mener une enquête de satisfaction auprès de la clientèle parcs relais, d'autre part, lancer une enquête dans les parkings du centre-ville pour apprécier la part de reportables, et connaître les raisons pour lesquelles ces personnes n'utilisent pas les parcs relais.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
I. Le parc relais dans la politique de mobilité durable et la hiérarchisation des réseaux	6
1.1 Le parc relais, un outil au service de la politique de mobilité durable.....	6
1.1.1 Définition	6
1.1.2 La politique de mobilité durable : pourquoi, comment ?.....	6
1.2 Les parcs relais dans la hiérarchisation des réseaux de transports en commun	11
1.2.1. Parcs relais simples ou parcs d'échanges : une question d'implantation sur le réseau	11
1.2.2 Avantages et inconvénients de ces deux configurations de parcs relais	12
1.3. Les bonnes pratiques en termes de parcs relais	13
1.3.1 Strasbourg et le concept de « parc relais-tramway »	13
1.3.1.1 <i>Eléments de contexte</i>	13
1.3.1.2 <i>Les parcs relais-tramway</i>	17
1.3.2 Les parcs relais de Genève	21
1.3.2.1 <i>Contexte</i>	21
1.3.2.2 <i>Les parcs relais genevois</i>	21
1.3.3 Le cas d'Edimbourg	24
1.3.3.1 <i>Contexte</i>	24
1.3.3.2 <i>Les parcs relais « made in Edinburgh »</i>	26
II. Diagnostic sur les parcs relais lyonnais	30
2.1 Politique du SYTRAL en matière de parcs relais : des prémisses des parcs relais à une réflexion portée à l'échelle métropolitaine.....	30
2.2 Description des parcs relais.....	31
2.2.1 Capacité des parcs relais.....	31
2.2.2 Positionnement des parcs relais sur le réseau TC et offre TC associée	32
2.2.3 Implantation des parcs relais sur le réseau routier et autoroutier	35
2.2.4 Conditions d'accès et fonctionnement des parcs relais	38
2.2.5 Insertion urbaine	39
2.2.6 Niveau de services offerts.....	39
2.3 Efficacité et caractéristiques des parcs relais.....	39
2.3.1 Fréquentation des parcs relais : les données billettiques et les comptages manuels.....	39
2.3.2 Caractéristiques des parcs relais : les résultats de l'enquête	41
2.3.2.1. <i>Structure du stationnement</i>	43
2.3.2.2 <i>Fréquence du stationnement</i>	44
2.3.2.3. <i>Raisons du stationnement</i>	45
2.3.2.4 <i>Connaissance de la clientèle</i>	45
2.3.2.4.1. Profil de la clientèle	45
2.3.2.4.2 La clientèle des parcs relais dans ses déplacements	47
2.4 Satisfaction et attentes de la clientèle	52
2.5 Bilan produit.....	53

2.6 Les projets à venir	55
2.5.1 Le projet de LEA	55
2.5.2 Le projet de la Duchère.....	56
2.5.3 Le projet REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise).....	56
III. Recommandations : quels produits développer pour quels segments de marché ..	58
3.1 Recentrer l'offre sur de véritable « produit parc relais ».....	58
3.2 Préconisations	59
3.2.1 Equipement.....	59
3.2.2 Tarification.....	59
3.2.2.1. <i>Développer une tarification P+R/TC</i>	59
3.2.2.2. <i>Décliner des abonnements P+R/TC</i>	60
3.2.2.3. <i>Créer un titre P+R/ TC pour les personnes voyageant en groupe.</i>	60
3.2.2.4. <i>Tarification événementielle</i>	60
3.2.2.5 <i>Développer une tarification différenciée</i>	61
3.2.2.6. <i>Offrir une semaine ou deux de gratuité</i>	61
3.2.3 Communication	61
3.2.3.1. <i>Créer une image, une identité parc-relais</i>	61
3.2.3.2. <i>Une communication offensive</i>	62
3.2.3.3 <i>Une communication ciblée</i>	62
3.2.3.4. <i>Une communication événementielle</i>	62
3.2.3.5. <i>Une communication visible</i>	62
3.2.4 Signalétique	63
3.2.4.1. <i>Homogénéiser et renforcer la signalétique</i>	63
3.2.4.2. <i>Développer une signalétique dynamique</i>	63
3.2.5 Enquêtes.....	63
3.2.5.1 <i>enquête auprès des automobilistes des parkings du centre-ville</i>	63
3.2.5.2 <i>enquête pôle hospitalier de Grange Blanche</i>	64
CONCLUSION.....	65

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1: transformation de la mobilité en France	7
Tableau 2: tarif horaire du parc relais de l'Etoile	22
Tableau 3: offre TC au niveau des parcs relais lyonnais	32
Tableau 4: distance-temps parc relais/ Part-Dieu	33
Tableau 5: distance-temps parcs relais/ Bellecour.....	33
Tableau 6: jours, heures d'ouverture et conditions d'accès des parcs relais	38
Tableau 7: taux de remplissage moyen des parcs relais août 2005	40
Tableau 8: taux de remplissage moyen des parcs relais mai 2006	40
Tableau 9: taux de remplissage moyen les samedis	41
Tableau 10: jours enquêtés.....	42
Tableau 11: échantillon	43
Tableau 12: redressement	43
Tableau 13: tableau de synthèse	55
Tableau 14: équipements des futurs parc relais de LEA.....	56
Tableau 15: aménagements de places de stationnements au niveau des gares TER	57
Figure 1 : parc relais simple et parc d'échanges	11
Figure 2 : parc relais simple et parc d'échanges	12
Figure 3 : découpage administratif de la CUS.....	14
Figure 4 : boucles de circulation et stationnement horaire.....	16
Figure 5 : implantation des parcs relais sur le réseau tramway	17
Figure 6 : totem	18
Figure 7 : origine des usagers des parcs relais de Rotonde et Hoenheim.....	20
Figure 8 : photos parc relais de l'Etoile, Genève.....	23
Figure 9 : carte Edimbourg.....	24
Figure 10 : le bassin d'emploi d'Edimbourg.....	24
Figure 11 : le pont de Forth, Edimbourg.....	25
Figure 12 : carte implantation des parcs relais.....	26
Figure 13 : plan de coupe parc relais de Ferrytoll	27
Figure 14: capacité des parcs relais lyonnais	31
Figure 15 : implantation des parcs relais sur le réseau TC	34
Figure 16 : implantation des parcs relais sur le réseau autoroutier.....	35
Figure 17 : accessibilité parcs relais Gorge de Loup et Vaise	36
Figure 18 : une signalétique pour le moins hétérogène	37
Figure 19 : borne de validation et portique d'entrée.....	38
Figure 20: structure du stationnement.....	44
Figure 21 : fréquence d'utilisation des parcs relais	44
Figure 22 : raisons du stationnement sur les parcs relais	45
Figure 23 : répartition par sexe de la clientèle parc relais.....	46
Figure 24 : répartition de la clientèle parc relais par catégorie socio-professionnelle.....	46
Figure 25 : répartition par âge de la clientèle parc relais	47
Figure 26 : destination finale de la clientèle parc relais.....	48
Figure 27 : occupation des véhicules	48
Figure 28 : structure des déplacements TC de la clientèle parc relais.....	49
Figure 29 : titres TC utilisés par la clientèle parc relais.....	50
Figure 30 : type d'abonnement utilisés par la clientèle parc relais	51
Figure 31 : titres TC utilisés par la clientèle parc relais le week-end	51
Figure 32 : notes attribuées par la clientèle parc relais.....	52
Figure 33 : dispersion des notes	52

Bibliographie

Ouvrages

CETUR (1993), *Parcs relais*, CETUR, Bagneux, 233p.

Bavoux JJ, Beaucire F, Chapelon L, Zembri P (2005), *Géographie des transports*, Armand Colin, 227p.

Boulin JY, Mückenberg U (2002), *La ville à mille temps*, Edition de l'Aube, Paris, 221p.

Périodique

Parcs relais : les clés de la réussite, Ville&Transports n°402, juin 2006, pp54-64.

Etudes et documents

GART (2005), *Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et perspectives*, GART, Paris, 46p.

CERTU, CETE de Lyon (1999), *Les parcs relais de province*, CERTU, Lyon, 25p.

SLTC (1996) Résultats enquête parc relais de Laurent Bonnevey, 25p.

SLTC (1999) Résultats enquête parcs relais de Gorge de Loup, 24p.

SLTC (2001) Résultats enquête parcs relais de Gerland, 33p.

Sites Internet

Le SYTRAL : www.sytral.fr, visité le 10 juillet 2006

Le Grand Lyon : www.grandlyon.com, visité le 10 juillet 2006

La ville de Strasbourg : www.strasbourg.fr, visité le 15 juillet 2006

La Communauté des Transports Strasbourgeois : www.cts-strasbourg.fr, visité le 15 juillet 2006

L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise : www.adeus.org, visité le 15 juillet 2006

La Fondation des parkings Genevoise : www.geneve.ch/parkings, visité le 15 juillet 2006

L'organisme Ferrytoll : www.ferrytoll.org, visité le 15 juillet 2006

ANNEXES

ANNEXE 1 : Tableau exemples de parcs relais

RESEAU	Jours et heures d'ouverture	Gardiennage	Accès parc fermé	Stationnement parc fermé	Conditions d'accès (4)	Titre P+R	Tarification réseau
BORDEAUX	Du L au S de 5h à 1 ou 2h	OUI + vidéo nuit	NON	NON	Gratuit pour abonnées, ou 8€/jour quelle que soit la durée de stat.	2,60€ avec 1 AR (1) ou 3,75€/ pers. avec titre jour	TU : 1,30€ TJOUR : 3,75€
CAEN	Du L au S de 7h à 20h ou du L au V de 7h30 à 19h et le S de 8h30 à 12h30 et de 14h30 à 18h	OUI	OUI	OUI gratuit	Entrée libre avec un titre valide	2,5€ avec 1 AR (1)	TU : 1,10€ AR : 2,10€
LILLE	Du L au V de 6h à 0h30 de 13h30 à 0h30 le S (parcs-métros) (2) Du L au S de 7h à 20h (parcs-citadines) (3)	OUI OUI	OUI OUI	OUI gratuit OUI gratuit	Gratuit (avec titre valide en 2006) Gratuit pour abonnées Avec 1 AR citadine (1)	NON 1,60€/3h ou 3€/jour ou 11 €/ sem. ou 40€/mois avec 1 AR citadine	TU : 1,20€
LYON	Du L au V ou S ou D de 4h30 ou 5h à 17h30 ou 0h45 ou 1 h ou 1h30 24h/24 pour Cuire	OUI NON	NON pour la plupart OUI	NON pour la plupart OUI	Gratuit avec un titre valide Gratuit pour les abonnés	NON NON	TU : 1,5€ AR (- 2h): 2€
MARSEILLE	Du L au S de 5h à 21h pour la plupart 24h/24 pour la Timone	OUI (partiel) OUI (partiel)	NON OUI	OUI (16€ si plus de 24h)	Entrée libre pour abonnées et pour certaines cartes dans 3 pk	1,60€ si plus de 3h, 3,20€ si plus de 12h	TU : 1,60€ ou 1,18€ (c.perso)
MONTPELLIER	Du L au S de 7h à 20h	OUI	NON	?	Entrée libre pour abonnés	4€ (3€ avec Passaggio) avec 1AR (1)	TU : 1,30€ TAR: 2,30€
NANCY	Du L au S de 7h à 19h	OUI	OUI	OUI gratuit	Entrée libre avec un titre valide	2,40€ avec 1 AR (1)	TU : 1,20€
NANTES	Du L au S de 6h à 22h ou du L au V de 7h à 18h20 ou accès libre permanent	OUI pour la plupart	OUI ou NON suivant les cas	OUI ou NON suivant les cas	Gratuit avec un titre valide ou parfois accès libre	NON	TU : 1,20€ T2VOY : 2,10€
ORLEANS	Du L au S de 7h à 20h ou 24h/24 ou accès libre permanent	OUI NON NON	OUI OUI OUI	OUI OUI OUI	Gratuit avec un titre valide Gratuit avec un titre valide Accès libre	1,5€ avec 1 AR (1) NON NON	TU : 1,20€
RENNES	Du L au S de 5h à 1 h ou du L au S ? de 7h à 23h (5)	OUI OUI	NON OUI	NON OUI	Gratuit avec un titre valide accès libre	NON NON	TU : 1,10€
STRASBOURG	Du L au S de 7h à 20h	OUI	OUI	OUI gratuit	Gratuit pour abonnés	2,5€ avec 1 AR (1) ou 46€/mois	TU : 1,20€

(1) Pour la totalité des occupants du véhicule (nb. limite suivant les cas à 5 ou 7 personnes ou au nombre maxi figurant sur la carte grise). (2) Assistance légère sur véhicules.

(3) Assistance légère sur véhicule, recherche de covoiturage, relais colis (La Redoute, FNAC, Somewhere, etc. .).

(4) Gratuit pour ou avec... : contrôle en sortie. Entrée libre pour ou avec... : contrôle en entrée ou en entrée et en sortie.

(5) Gardiennage vélos.

Annexe 2 : Questionnaire de l'enquête

ENQUETE PARC RELAIS

Afin de mieux connaître la clientèle des parcs relais et ainsi mieux répondre à ses attentes, les TCL organisent une enquête.

Répondez, votre avis nous intéresse !

Q0 : Parc relais : (Cochez le parc relais sur lequel vous avez garé votre véhicule)

- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| <input type="radio"/> Vaise 1 | <input type="radio"/> Parilly | <input type="radio"/> Cuire |
| <input type="radio"/> Vaise 2 | <input type="radio"/> Mermoz | <input type="radio"/> Feyssine |
| <input type="radio"/> Gorge de Loup | <input type="radio"/> St Priest | <input type="radio"/> Gerland |
| <input type="radio"/> Bonnevay | <input type="radio"/> Porte des Alpes | |

Q1 : Vous êtes

- conducteur (continuez)
- passager (arrêtez)

VOS DEPLACEMENTS AUJOURD'HUI

(Déplacements précédant et suivant le moment où vous avez garé votre véhicule sur le parc-relais)

Q2 : Vous venez de... ?

- domicile
- travail
- université
- achats
- loisirs
- autre origine

Q3 : Dans quelle commune, arrondissement ou quartier se situe ce lieu ?
(Pour les communes hors Lyon, précisez le code postal)

Q4 : Vous allez à ... ?

- domicile
- travail
- université
- achats
- loisirs
- autre destination

Q5 : Dans quelle commune, arrondissement ou quartier se situe ce lieu ?
(Pour les communes hors Lyon, précisez le code postal)

Q6 : A quelle heure avez-vous garé votre véhicule sur le parc relais ?

....h...

Q7 : Combien y avait-il de passagers à bord de votre véhicule, vous compris ?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- +

Q8 : Aujourd'hui après avoir garé votre véhicule sur le parking, avez-vous utilisé le réseau TCL ?

- oui (passez directement à la question 9)
- non (passez directement à la question 10)

Q9 : Si oui, quelle(s) ligne(s) de transport avez-vous utilisée(s) ? (Précisez la ou les lignes utilisées)

- Métro A
- Métro B
- Métro C
- Métro D

- Tramway1
- Tramway2

- Bus, précisez la ou les lignes utilisées (dans l'ordre) _____

Q10 : Si non, vous avez utilisé :

- un vélo/v
- le réseau SNCF
- aucun autre mode de transport

VOTRE UTILISATION DU PARC RELAIS

Q11 : Vous utilisez le parc relais :

- Tous les jours
- 3 à 5 fois par semaine
- 1 à 2 fois par semaine
- 1 à 2 fois par mois
- moins souvent

Q12 : Quel titre de transport utilisez-vous ?

- ticket unité
- carnet 10 tickets
- abonnement
- autre, précisez _____
- aucun

Q13 : Pour quelle raison principale utilisez-vous le parc relais ? (Cochez une seule réponse)

- problèmes de circulation en centre-ville
- coût stationnement en centre-ville
- facilité d'accès au centre-ville grâce aux transports en commun
- facilité pour trouver une place de stationnement
- parking surveillé
- autre, précisez _____

OPINION, RESENTI CONCERNANT LE PARC RELAIS

Q14 : Quelle note entre 0 et 10 donneriez vous pour exprimer votre satisfaction globale sur le parc relais ?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

(0= pas du tout satisfait ; 5= moyennement satisfait ; 10= très satisfait)

Q15 : Avez-vous des suggestions à faire pour améliorer la qualité et le fonctionnement du parc relais ?

.....
.....
.....

IDENTITE

Q16 : sexe

- homme
- femme

Q17 : âge

- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- +50 ans

Q18 : Quelle est l'adresse de votre domicile ?

Commune (et arrondissement pour Lyon) _____

Département

- 69
- 38
- 42
- autre, précisez _____

Q19 : Profession

- actif
- demandeur d'emploi
- retraité
- étudiant
- personne au foyer
- autre

Q20 : Etes-vous salarié SYTRAL ou Keolis-Lyon ?

- oui
- non

Merci de votre participation.

*Cadre réservé aux enquêteurs
Heure d'administration ou de
retour du questionnaire
....h....*

Annexe 3 : grille d'analyse

GRILLE D'ANALYSE DES PARCS RELAIS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE : exemple du parc de GERLAND

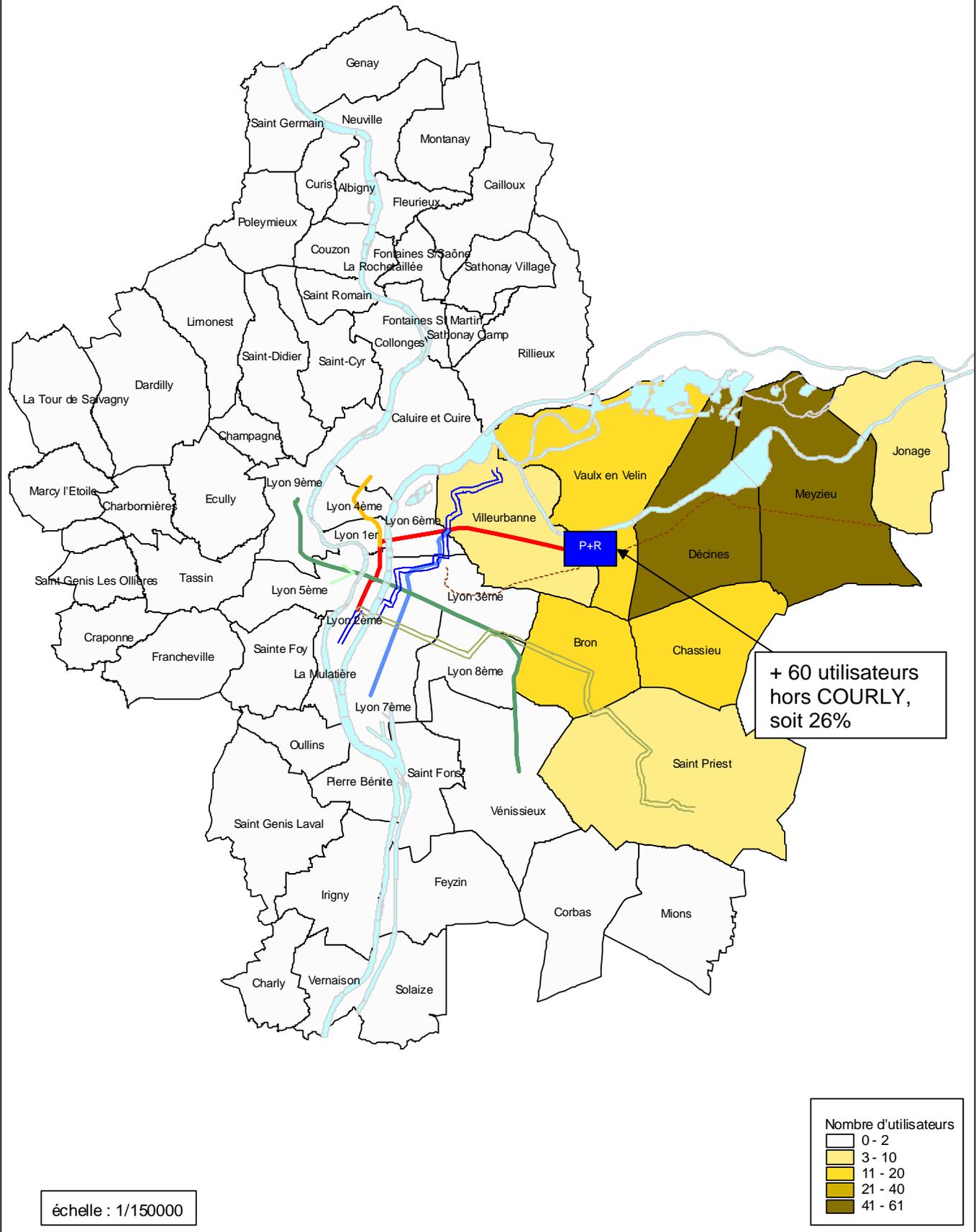
EQUIPEMENT	LOCALISATION DU PARC
infrastructure	implantation
<input type="checkbox"/> ouvrage d'art <input type="checkbox"/> nombre de niveaux.....	<input checked="" type="checkbox"/> à proximité du périphérique, d'un échangeur autoroutier, en extrémité de ligne TC
<input type="checkbox"/> parking en sous-sol <input type="checkbox"/> nombre de niveaux	<input type="checkbox"/> en 1ère couronne, à proximité du centre élargi
<input checked="" type="checkbox"/> parking de surface	<input type="checkbox"/> en marge de l'hypercentre
délimitation du parc	environnement urbain autour du parc
<input checked="" type="checkbox"/> clôtures	<input checked="" type="checkbox"/> zone résidentielle
<input type="checkbox"/> barrières	<input checked="" type="checkbox"/> zone d'activité
<input type="checkbox"/> marquage au sol	<input type="checkbox"/> zone commerciale
<input type="checkbox"/> pas de démarcation	<input type="checkbox"/> zone mixte
capacité	<input type="checkbox"/> présence d'infrastructures de communication majeures
<input type="checkbox"/> nombre de places total : 400	caractéristique du tissu urbain
<input type="checkbox"/> nombre de places pour les PMR : 17	<input type="checkbox"/> dense
date de réalisation	<input checked="" type="checkbox"/> lâche
<input type="checkbox"/>	insertion dans le tissu urbain
	démarcation visuelle:
	<input type="checkbox"/> forte
	<input checked="" type="checkbox"/> moyenne
	<input type="checkbox"/> faible
	stationnement à proximité du parc relais
	<input type="checkbox"/> très contraignant
	<input type="checkbox"/> moyennement contraignant
	<input checked="" type="checkbox"/> aisé
	stationnement à proximité du parc relais
	<input type="checkbox"/> réglementé
	<input checked="" type="checkbox"/> gratuit
	distance du parc relais à un autre parc relais.....

GESTION & FONCTIONNEMENT DU PARC
jours d'ouverture : lundi au dimanche
horaire d'ouverture : 5h-1h30
gardiennage : <input checked="" type="checkbox"/> oui ; horaires: 8h-10h/ 15h-19h <input type="checkbox"/> non
vidéo-surveillance : <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
condition d'usage <input type="checkbox"/> accès libre <input checked="" type="checkbox"/> accès réservés clients TCL <input type="checkbox"/> accès réservés abonnés TCL <input type="checkbox"/> accès réservé aux usagers TC durant la journée et mixte en soirée
<i>en théorie, dans la pratique comme il n'y a pas de barrière tout le monde peut se garer</i>
ACCESSIBILITE ROUTIERE
capacité des voiries de desserte <input checked="" type="checkbox"/> voirie principale <input type="checkbox"/> voirie secondaire <input type="checkbox"/> voirie sous dimensionnée
caractéristique du parcours d'accès au parc <input type="checkbox"/> parcours simple et direct <input type="checkbox"/> parcours acceptable <input type="checkbox"/> parcours difficile
FACILITE D'ACCES ET DE CIRCULATION EN VOITURE
itinéraires d'entrée et de sortie de parc <input type="checkbox"/> simples <input checked="" type="checkbox"/> acceptables <input type="checkbox"/> compliqués
cheminements internes <input type="checkbox"/> simples <input checked="" type="checkbox"/> acceptables <input type="checkbox"/> compliqués
INFORMATION
jalonnement pour arriver au parc : <input type="checkbox"/> bon <input type="checkbox"/> acceptable <input checked="" type="checkbox"/> insuffisant
signalétique à l'entrée du parc (complet/libre) : <input type="checkbox"/> support statique <input type="checkbox"/> support dynamique <input checked="" type="checkbox"/> pas de support
signalétique entre le parc relais et la station TCL : <input type="checkbox"/> bonne <input type="checkbox"/> acceptable <input checked="" type="checkbox"/> insuffisante
BILLETTEQUE
distributeurs automatiques dans l'enceinte ou en bordure du parc <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
PRISE EN COMPTE DES VELOS ET DEUX-ROUES
arceaux à vélos <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
places réservées aux deux-roues <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
ASPECTS QUALITATIFS
propreté : <input checked="" type="checkbox"/> propre <input type="checkbox"/> acceptable <input type="checkbox"/> sale
éclairage : <input checked="" type="checkbox"/> efficace <input type="checkbox"/> acceptable <input type="checkbox"/> insuffisant
sentiment de sécurité : <input checked="" type="checkbox"/> bon <input type="checkbox"/> moyen <input type="checkbox"/> faible
traitement paysager : <input type="checkbox"/> bon <input checked="" type="checkbox"/> moyen <input type="checkbox"/> faible <i>pas d'arbres</i>

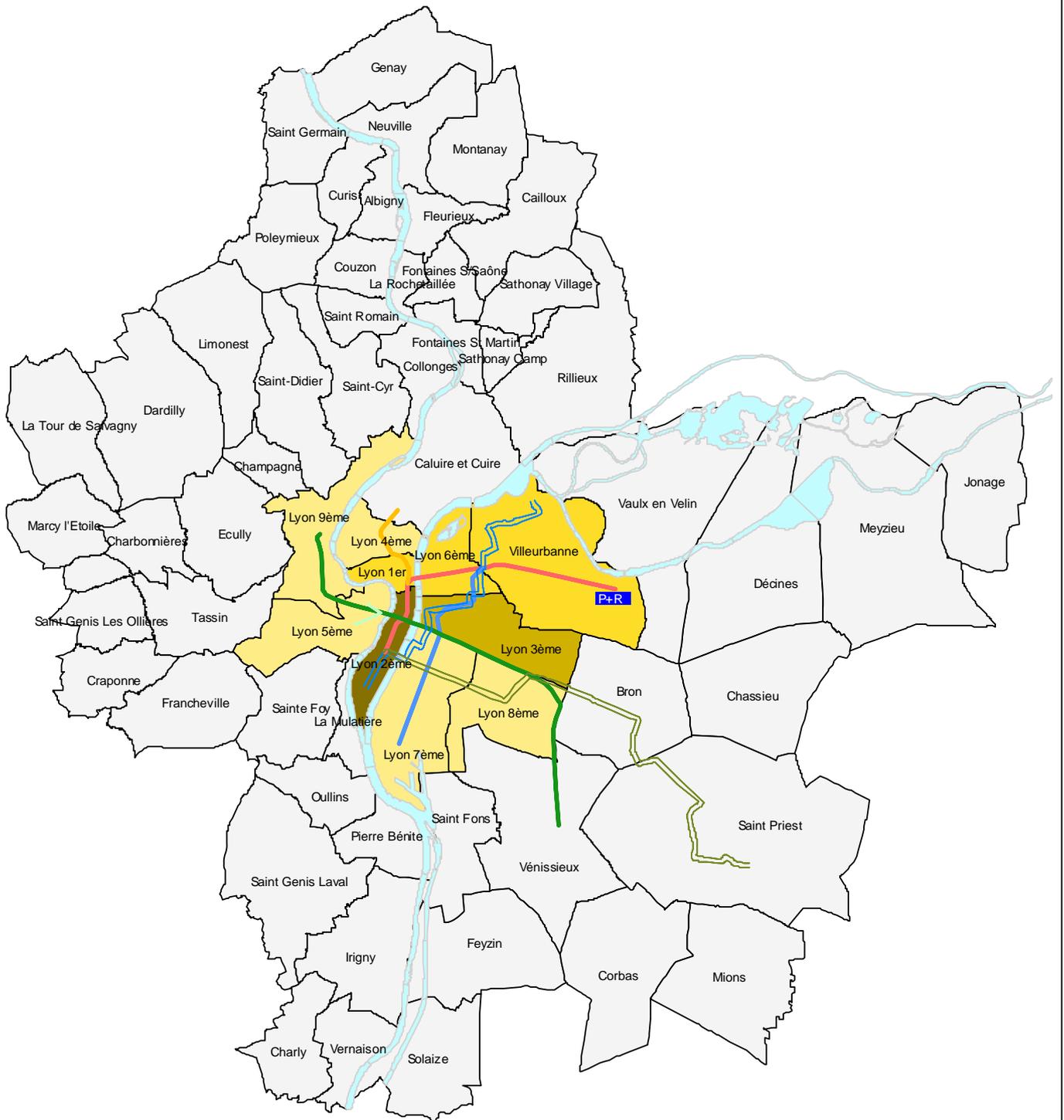
INTERMODALITE PARC-RELAIS/TC
localisation du parc sur le réseau TCL
<input checked="" type="checkbox"/> extrémité ligne TCSP
<input type="checkbox"/> point d'entrée sur le réseau
<input type="checkbox"/> pôle d'échange
desserte TC/Vélo'V du parc relais
<input checked="" type="checkbox"/> métro; ligne B
<input checked="" type="checkbox"/> bus; lignes 96 (Perrache-Gerland-Jean Macé)
<input type="checkbox"/> tramway; lignes.....
<input type="checkbox"/> réseau SNCF
<input checked="" type="checkbox"/> Vélo'V
distance parc relais/station TC : 60 m / station Vélo'V : 10m
qualité de la liaison piétonne entre le parc relais et la station TC
cheminement piéton délimité au sol <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
passage piétons <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
fléchage et indication visuelle pour le piéton <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non
degré d'accessibilité pour les PMR: <input checked="" type="checkbox"/> fort <input type="checkbox"/> moyen <input type="checkbox"/> faible
estimation distance-temps parc relais/centre-ville en TC
<input type="checkbox"/> P+R/ La Part Dieu en HP.....; en HC.....
<input type="checkbox"/> P+R/ La Presqu'île en HP..... ; en HC.....
fréquence passage lignes TC en HP.....en HC.....

ANNEXE 4 : cartes d'origine et de destination de la clientèle des parcs relais

PARC RELAIS DE BONNEVAY : ORIGINE DES UTILISATEURS

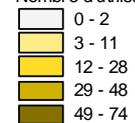


PARC RELAIS DE BONNEVAY: commune ou arrondissement de destination des utilisateurs

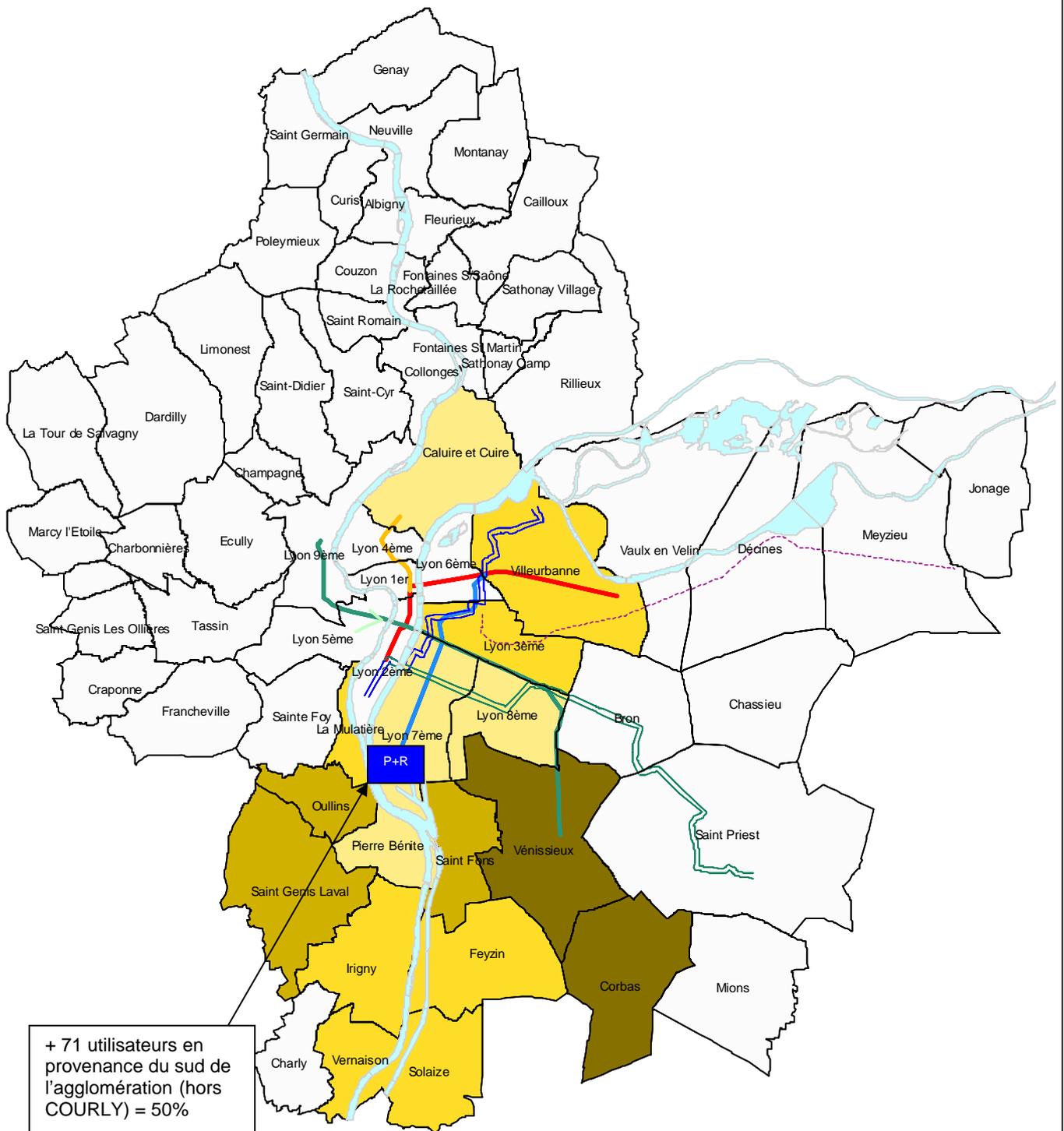


échelle: 1/160000

Nombre d'utilisateurs

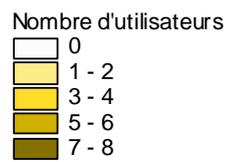


PARC RELAIS DE GERLAND : ORIGINE DES UTILISATEURS

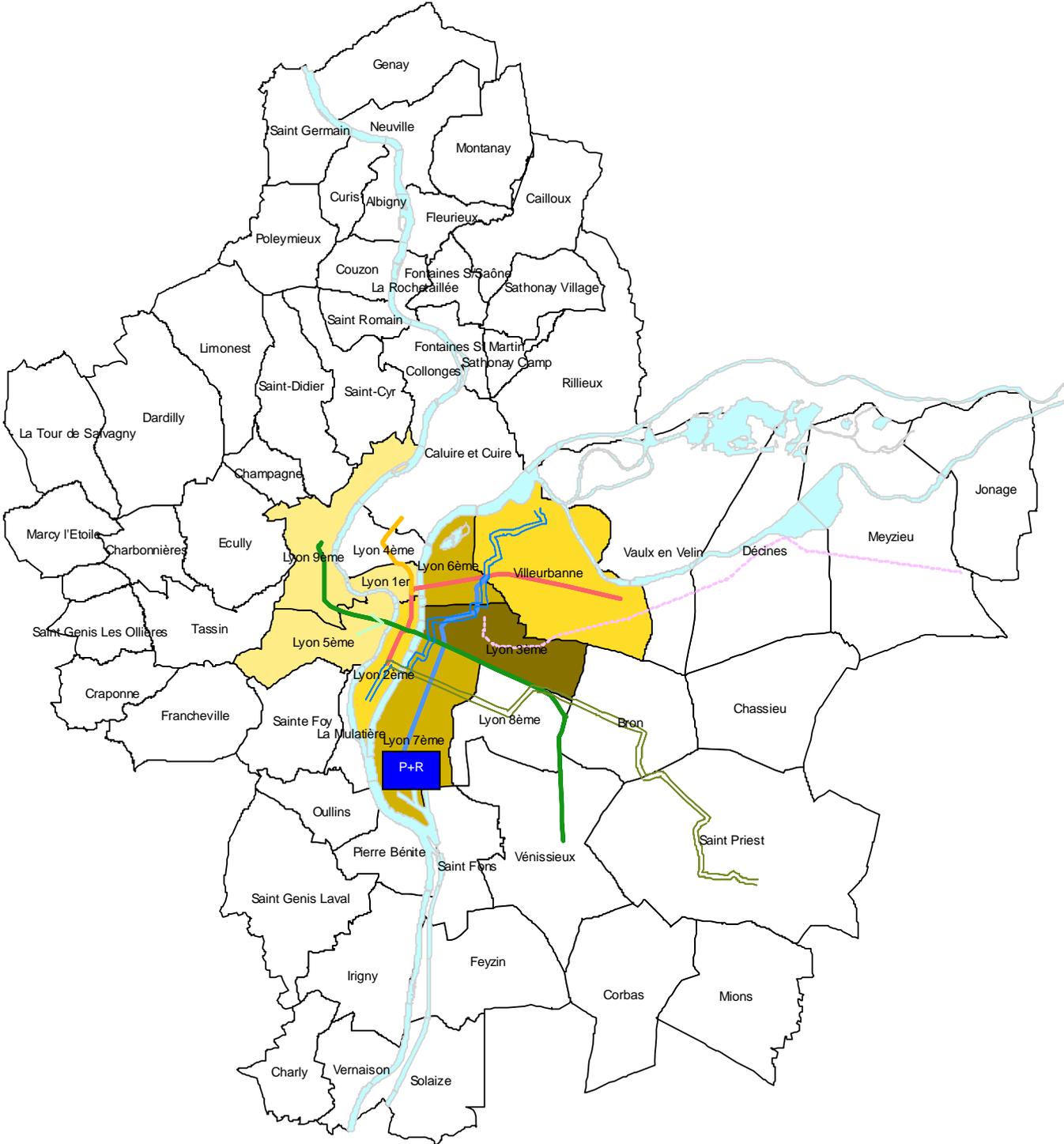


+ 71 utilisateurs en provenance du sud de l'agglomération (hors COURLY) = 50%

échelle : 1/150000



PARC RELAIS DE GERLAND : COMMUNE OU ARRONDISSEMENT DE DESTINATION DES UTILISATEURS

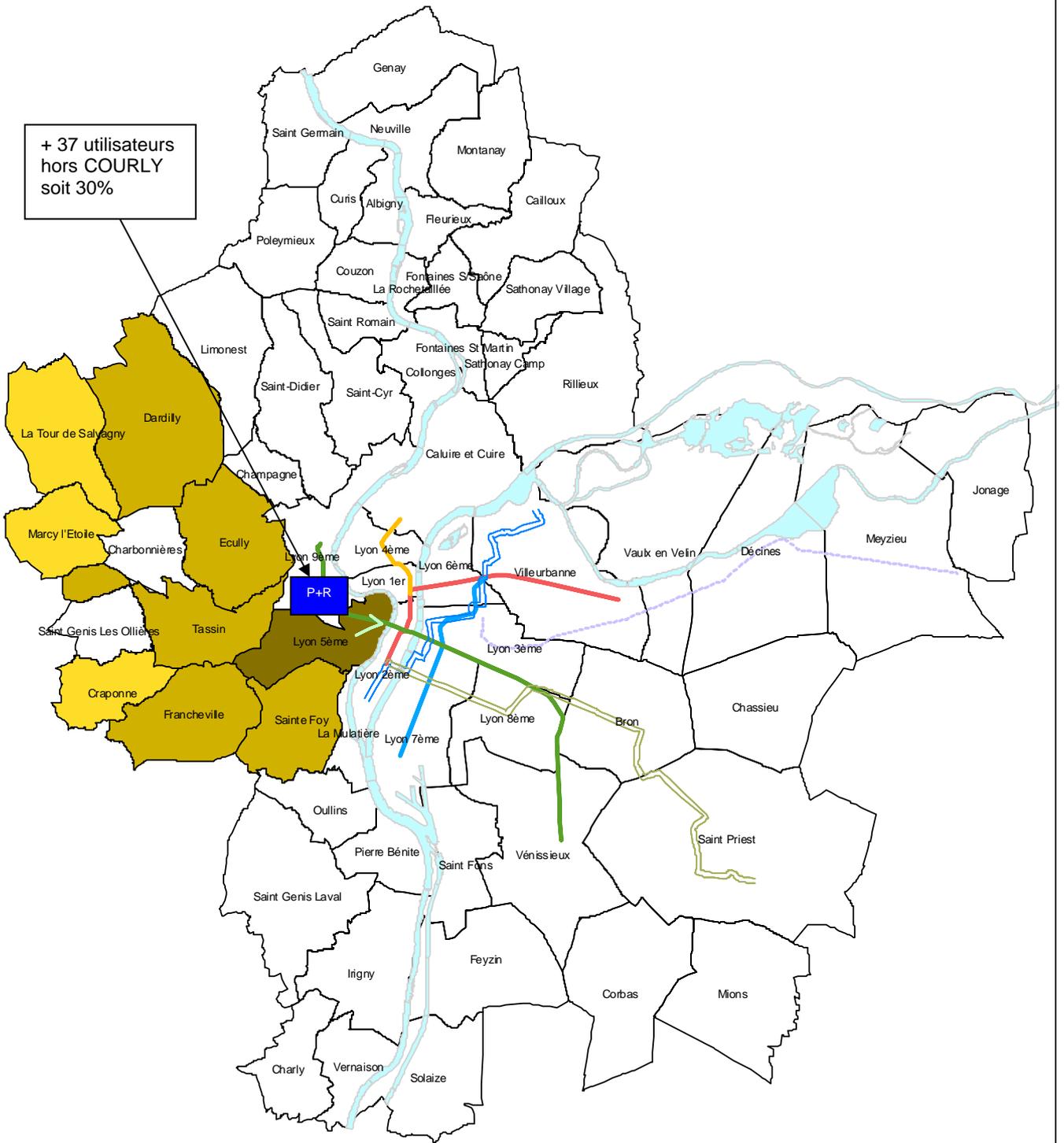


échelle:1/150 000

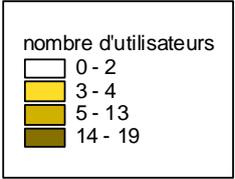
Nombre d'utilisateurs	
[White box]	0 - 1
[Light yellow box]	2 - 5
[Yellow box]	6 - 9
[Dark yellow box]	10 - 25
[Dark brown box]	26 - 59

PARC RELAIS DE GORGE DE LOUP : ORIGINE DES UTILISATEURS

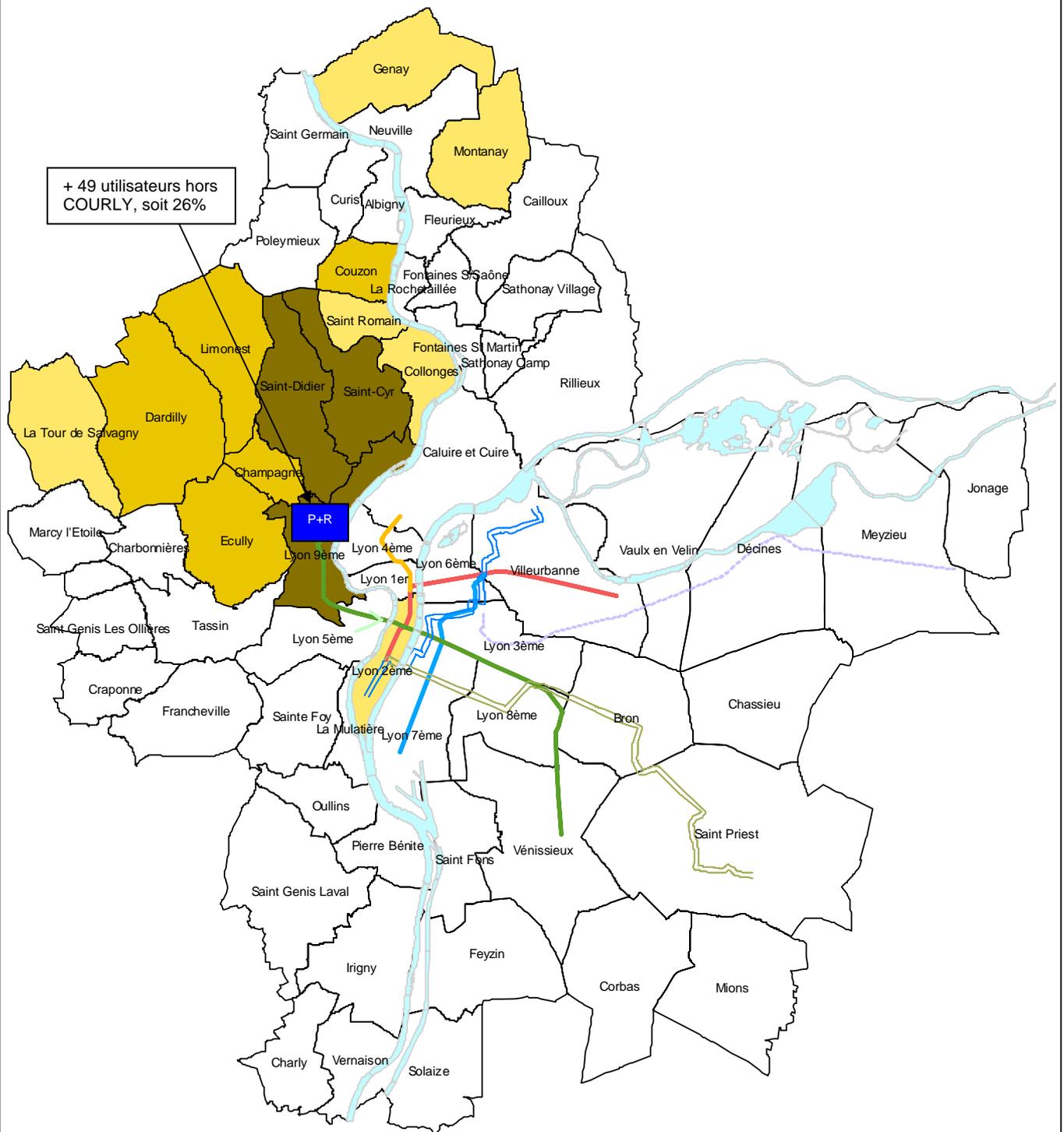
+ 37 utilisateurs
hors COURLY
soit 30%



échelle : 1/150000



PARC RELAIS DE VAISE 1 : ORIGINE DES UTILISATEURS

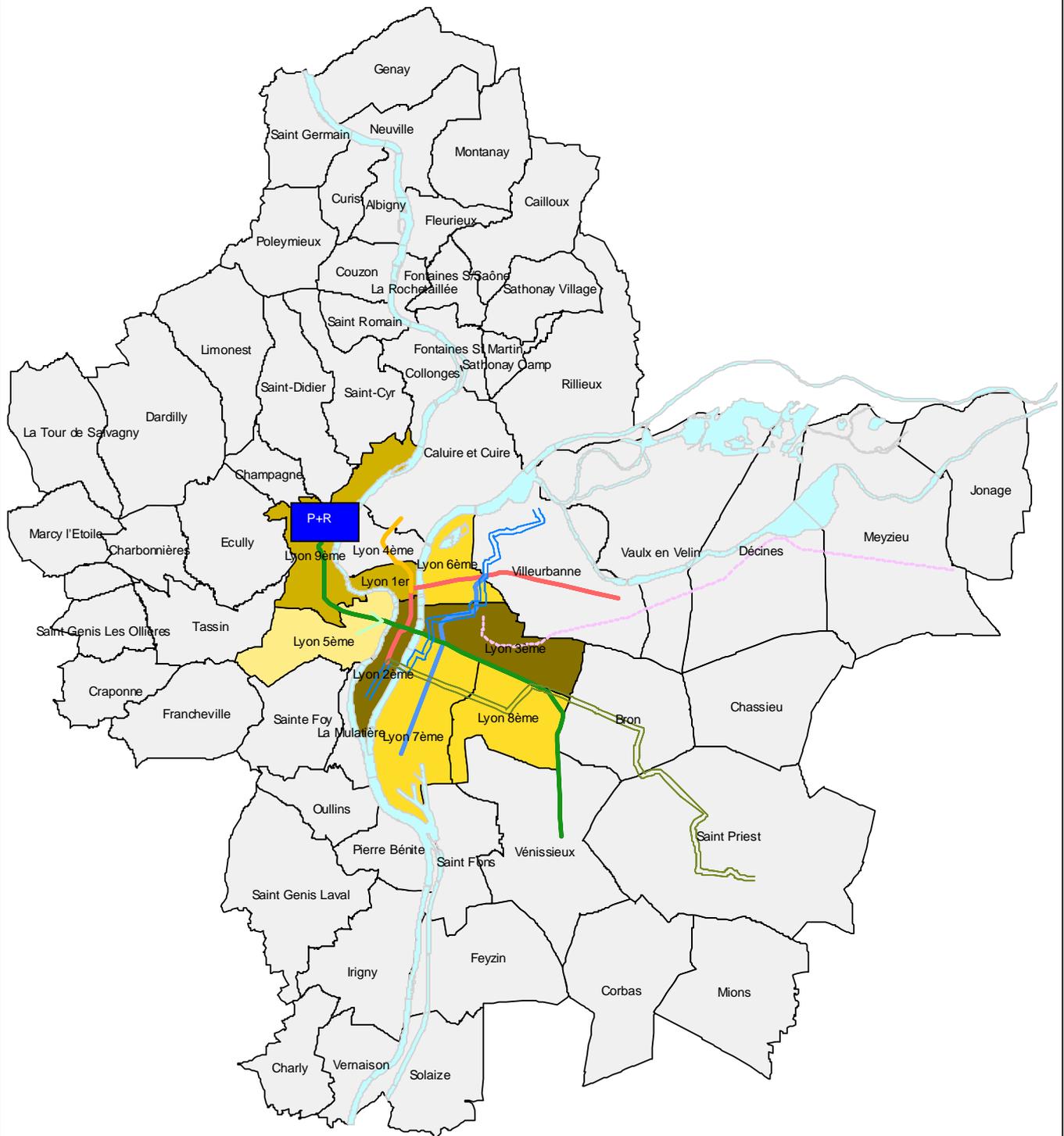


+ 49 utilisateurs hors COURLY, soit 26%

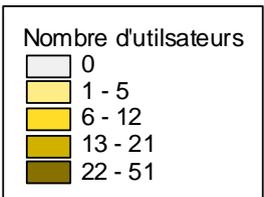
échelle : 1/150000

Nombre d'utilisateurs	
	0 - 2
	3 - 5
	6 - 11
	12 - 24

PARC RELAIS DE VAISE 1 : ARRONDISSEMENTS DE DESTINATION DES UTILISATEURS

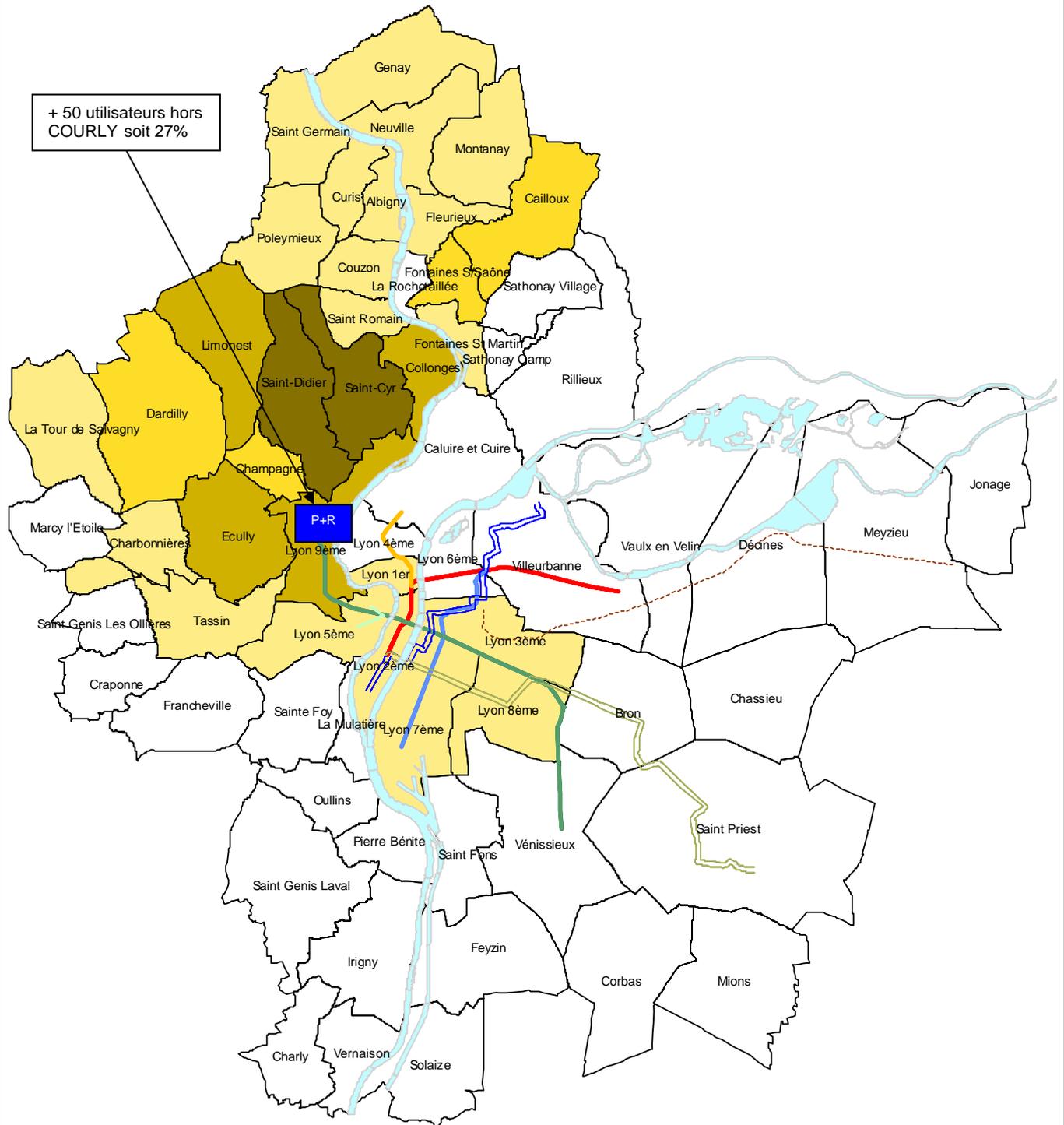


échelle:1/150 000



PARC RELAIS DE VAISE 2 : ORIGINE DES UTILISATEURS

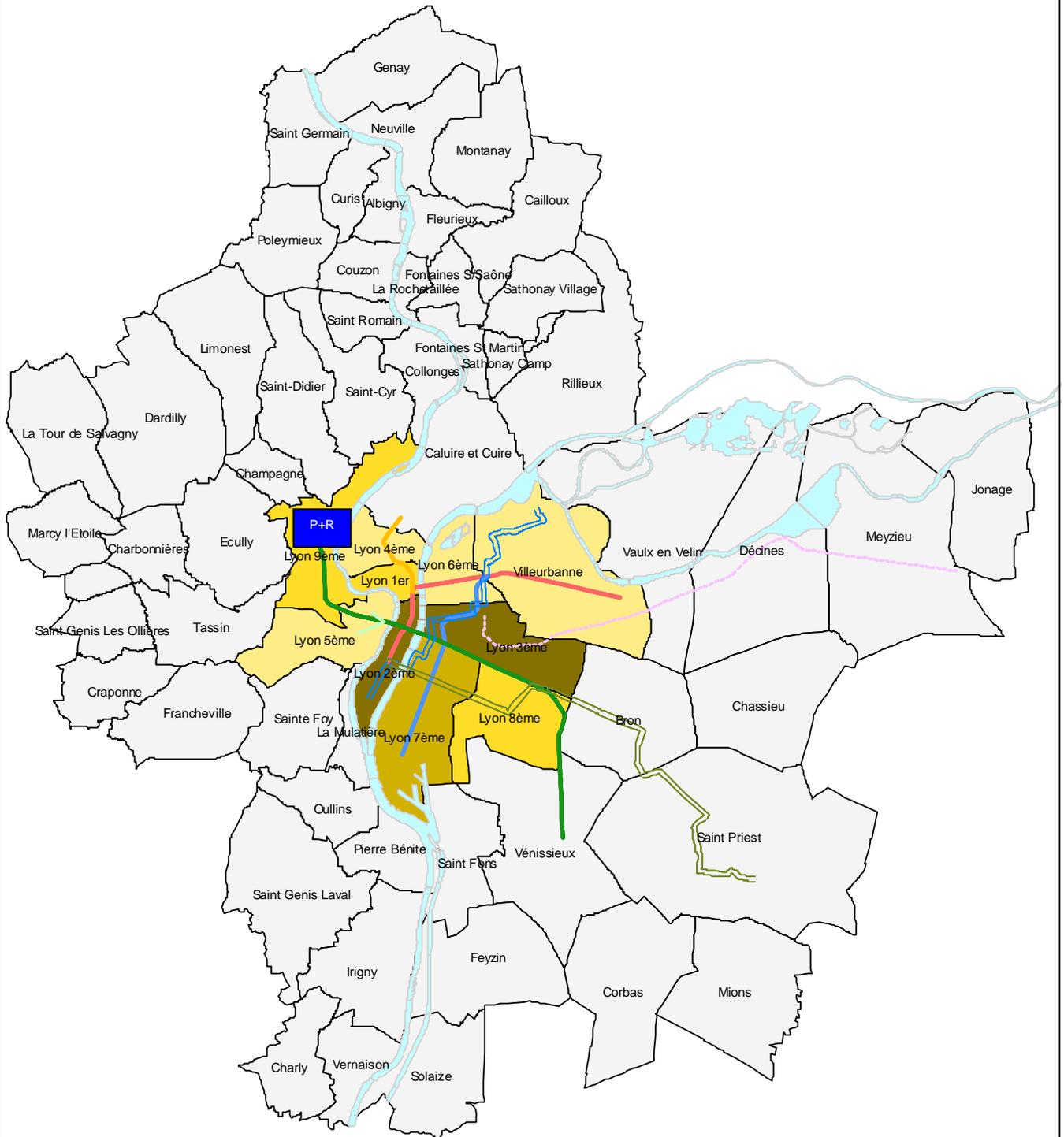
+ 50 utilisateurs hors COURLY soit 27%



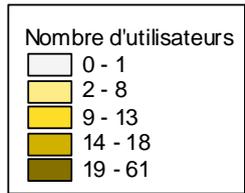
Nombre d'utilisateurs	
[White box]	0
[Light yellow box]	1 - 3
[Yellow box]	4 - 6
[Dark yellow box]	7 - 13
[Dark brown box]	14 - 26

échelle : 1/150000

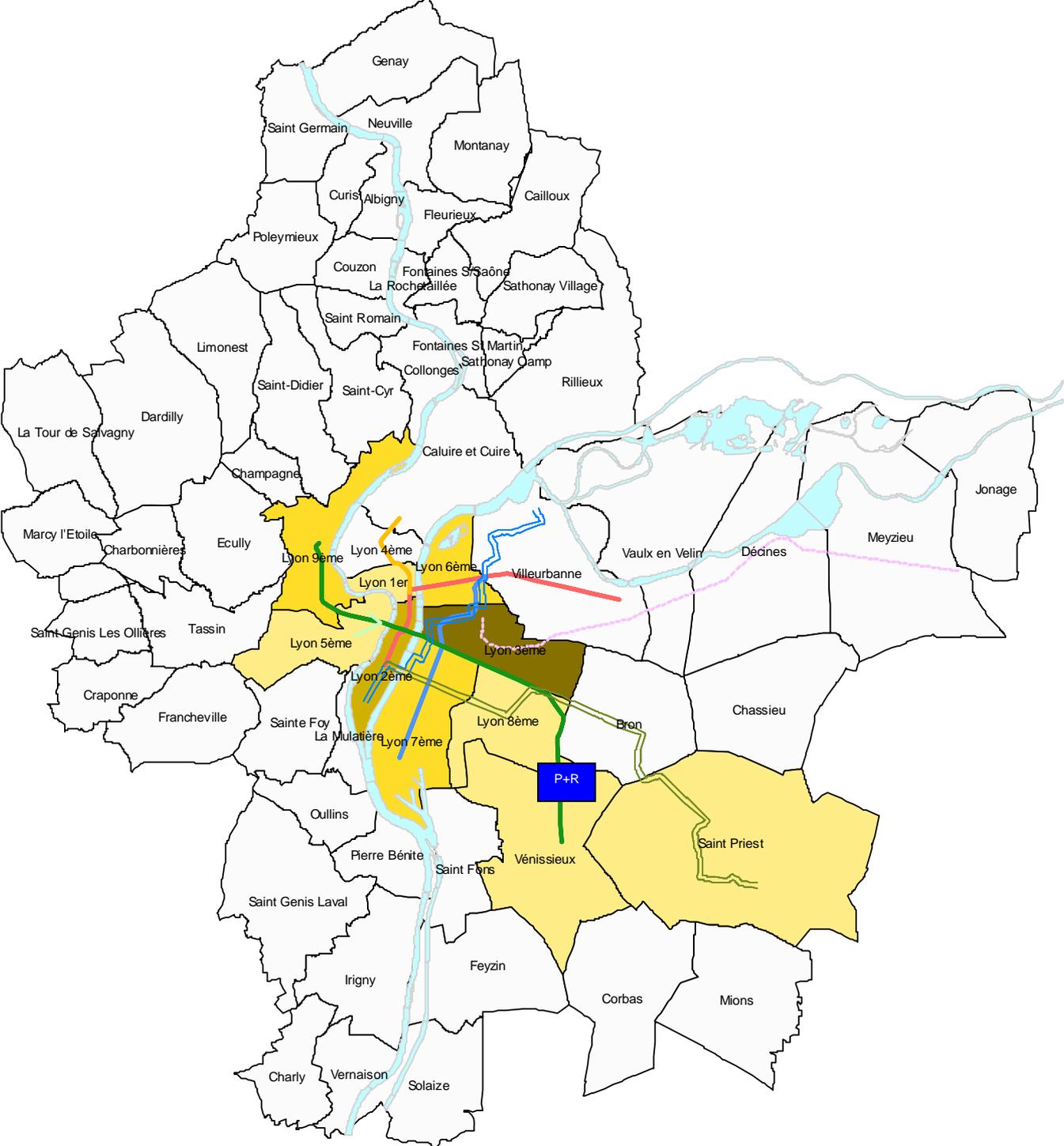
PARC RELAIS DE VAISE 2 : COMMUNE OU ARRONDISSEMENT DE DESTINATIONS DES UTILISATEURS



échelle: 1/150 000



PARC RELAIS DE PARILLY : COMMUNE OU ARRONDISSEMENT DE DESTINATION DES UTILISATEURS



Nombre d'utilisateurs	
0 - 1	(White)
2 - 5	(Light Yellow)
6 - 10	(Yellow)
11 - 17	(Dark Yellow)
18 - 33	(Dark Brown)

échelle: 1/150 000

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] L'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise : bilan et perspectives		
[Sous-titre]		
[Auteur] Mathilde ANDRE		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Sylvain BEAUGE, chef de produit, KEOLIS LYON Bruno FAIVRE D'ARCIER, Professeur en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Docteur en Sciences Economiques		
[Nom et adresse du lieu du stage] KEOLIS LYON		
[Résumé] L'objet de cette étude a pour but de faire un diagnostic de l'offre parc relais sur l'agglomération lyonnaise et de voir comment cette offre pourrait être améliorée au vu des bonnes pratiques observées dans les agglomérations européennes. Dans un premier temps une relecture des projets de parcs relais réussis nous a permis de déceler les clés de succès des parcs relais. Dans un deuxième temps, un diagnostic de l'offre parcs relais sur l'agglomération lyonnaise a mis en avant les atouts et les faiblesses de ces parcs relais. Enfin, des préconisations ont été établies pour améliorer l'offre parc relais de l'agglomération lyonnaise.		
[Mots clés] Mobilité durable Parc relais Pôle d'échange Intermodalité	Diffusion : - papier : [oui/ non] - électronique : [oui/ non] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] 04/09/2006	[Nombre de pages] 69	[Bibliographie (nombre)] 9

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree in Urban and Regional Passenger Transport		
[Supervision by authorities] - Lumière University, Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The park and ride offer in Lyon: present and future		
[Subtitle] 		
[Author] Mathilde ANDRE		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Sylvain BEAUGE, project manager, KEOLIS LYON Bruno FAIVRE D'ARCIER, Professor of urban planning, Doctor of economics		
[Place of training] KEOLIS LYON		
[Summary] <p>The present study deals with Lyon park and ride offer. The aim is to establish a diagnostic and to see how the offer can be enhanced by the experiences of other European cities.</p> <p>First of all, a research was necessary to find out which criteria were essential when implementing a park and ride scheme. Three examples have been analysed; the park and ride policies of Strasbourg, Geneva and Edinburgh.</p> <p>Secondly, a diagnostic of each park and ride has been established (in term of capacity, road accessibility, etc.) in order to point out their good points and their weaknesses.</p> <p>At last, some measures have been given in order to improve Lyon park and ride offer.</p>		
[Key Words] Sustainable mobility Park and ride Transport hub Modal shift	Distribution statement : - Paper : [yes / no] [±] - Electronic : [yes / no] [±] (* Scratch the useless mention)	
Declassification date : 		
[Publication date] 4th of September 2006	[Nb of pages] 69	[Bibliography] 9