

IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

Diagnostic

Le stationnement des véhicules particuliers est associé à deux importants défis que sont l'utilisation de l'espace public et l'utilisation de la voiture particulière. A ce titre, il constitue l'un des principaux leviers pour inciter au report modal.

En effet, l'offre globale de stationnement, sa réglementation et les tarifs qui y sont associés, sont des paramètres clefs dans la décision des usagers de prendre ou non la voiture, plutôt qu'un autre mode lorsque celui-ci est disponible. Sur les territoires où l'offre de transports en communs est dense, la politique de stationnement peut inciter les utilisateurs de la voiture particulière à choisir un autre moyen de transport que la voiture.

Le stationnement peut également favoriser les transports en commun par la mise en place de places de stationnement dédiées au rabattement sur les modes de transports collectifs lourds (parkings relais), facilitant les correspondances entre modes.

Enfin, l'espace dédié au stationnement peut, à certains endroits être réaffecté à d'autres usages, tels que la circulation des transports collectifs ou les modes doux (vélos et piétons), pour des réaménagements paysagers, ou pour des usages urbains.

Par ailleurs, la dépenalisation des amendes de stationnement payant a été adoptée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Elle est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018. Le montant de la redevance est fixé par la collectivité locale. Cette compétence constitue un levier d'action important pour définir une politique de mobilités.



Liste des objectifs

- 4.1 Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement
- 4.2 Inciter au report modal vers les transports collectifs

IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

IV.2 Inciter au report modal vers les transports collectifs

Constat

- Le stationnement gratuit autour des parcs relais incite les usagers à stationner en dehors des parcs relais.
- Certains parcs relais sont sous-utilisés, les voiries parfois utilisées comme lieu de stationnement sauvage.
- Le nombre de voitures dans le nord de l'agglomération, secteur urbain le plus dense, est important.

Objectifs

- Encourager les usagers à utiliser les parcs-relais
- Diminuer la part modale pour la voiture particulière
- Diminuer le nombre de voitures, en particulier dans les secteurs urbains les plus denses

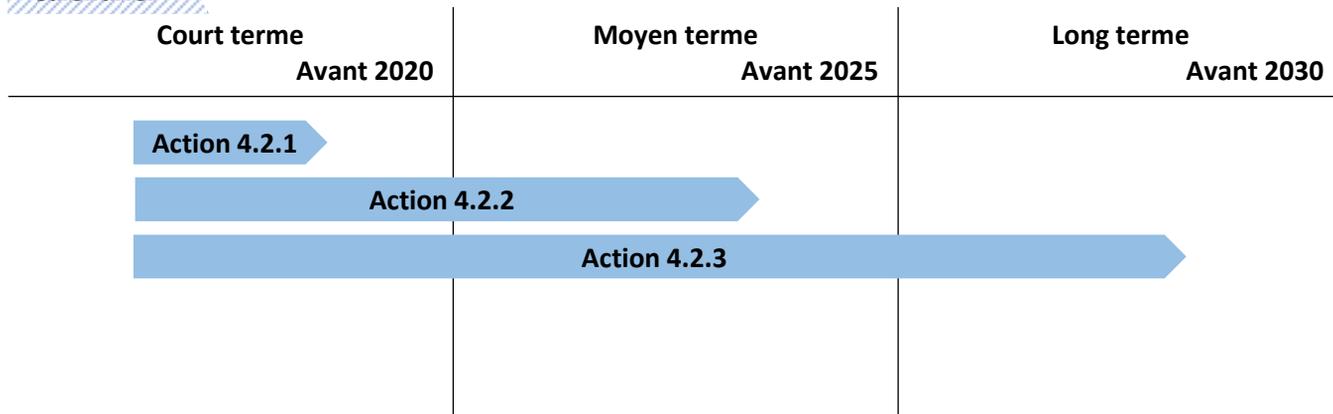
Critères d'évaluation

- Amélioration du taux d'occupation des P+R
- Baisse de la part modale VP pour les déplacements sur le territoire de l'agglomération

Liste des actions

- 4.2.1** Améliorer l'offre et communiquer sur les Parcs de rabattement existants
- 4.2.2** Promouvoir des projets innovants de comptage, de contrôle et de gestion dynamique des Parcs de stationnement
- 4.2.3** Etudier la mise en place des Parcs de rabattement sur les axes lourds et lignes fortes du réseau TC restructuré

Calendrier



IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

IV.2 Inciter au report modal vers les transports collectifs

Action 4.2.2

Promouvoir des projets innovants de comptage, de contrôle et de gestion dynamique des parcs de stationnement

Acteurs : Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes

Partenaires : Etablissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay, Université, Ecoles

Coût : 120 000 €

Calendrier : moyen terme

Constat : Les parcs relais de l'agglomération ne sont pas assez utilisés ou de façon peu homogène. Des solutions innovantes existent pour optimiser l'utilisation des P+R et améliorer l'expérience des usagers.

Solution proposée : Promouvoir la mise en place de solutions innovantes tel que le comptage des places disponibles/occupées dans les parcs de stationnement de l'agglomération ou encore mettre en place une signalétique dynamique dans ces parcs.

Information dynamique pour les usagers des parcs de stationnement

Plusieurs solutions d'information dynamique existent aujourd'hui pour informer les usagers sur le remplissage des parcs de stationnement. Il peut s'agir de :

- Panneaux routiers à l'approche des parcs indiquant le nombre de places libres ;
- De site web indiquant en temps réel le taux de remplissage des parcs de stationnement ;
- D'une signalétique lumineuse et de panneaux spécifiques dans les parkings indiquant le remplissage des places et des étages.

Ces dispositifs peuvent être déployés sur l'ensemble des parcs de stationnement du territoire.

D'autre part, la réservation de places de stationnement sur l'ensemble des parkings de l'agglomération. A noter que la réservation est d'ores et déjà possible sur le site d'Effia, qui gère 4 parkings autour du pôle d'échanges de Massy-Palaiseau, dont le parc relais de Vilmorin.

Développement d'un service innovant pour la gestion intelligente et mutualisée du stationnement dans le campus urbain

L'Etablissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay (EPAPS) a lancé en 2017 un appel d'offre visant à « développer, expérimenter et exploiter un service innovant pour la gestion intelligente et mutualisée du stationnement dans le campus urbain ». Le dispositif doit être mis en place avec les objectifs suivants :

- Permettre aux usagers d'être informés à tout moment de la disponibilité des places de stationnement sur le territoire ainsi que des services qui leur sont associés : horaires, tarifs, possibilité de recharge électrique, accessibilité mobilité réduite, etc. ;
- Permettre à des Partenaires-Tiers, organismes publics ou privés décidant de recourir au service, d'organiser une mutualisation contrôlée de places dont ils ont la gestion. L'école CentraleSupélec, l'Université Paris-Sud et le CEA (pour le site de Nano-Innov à Palaiseau) travaillent d'ores et déjà avec l'EPAPS sur les modalités d'intégration au service ;
- Permettre à l'EPAPS et aux collectivités – en particulier la communauté d'agglomération Paris-Saclay et les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau – de se doter des outils adaptés à la mise en place d'une stratégie globale de stationnement pour le campus et de mesurer la performance du service.

Le contrat mis en place par l'EPAPS prend la forme d'un partenariat d'innovation d'une durée de 5 ans : 2 ans de mise au point du service et 3 ans d'exploitation du système.

IV. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

IV.2 Inciter au report modal vers les transports collectifs

Action 4.2.3

Etudier la mise en place des Parcs de rabattement sur les axes lourds et lignes fortes du réseau TC restructuré (RN20, Epinay, Champlan...)

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Île-de-France Mobilités, Communes

Coût : 60 000 €

Calendrier : long terme

Constat : Afin d'améliorer la part modale des transports collectifs, il est proposé d'étudier l'opportunité de la mise en place de parcs de rabattement supplémentaires sur les axes lourds et lignes fortes du réseau de transport en commun.

Solution proposée : Mener une étude d'opportunité-faisabilité pour la mise en place de P+R sur le territoire de l'agglomération.

Les parcs de rabattements actuels situés sur le territoire de l'agglomération sont localisés à proximité des gares des lignes B et C. La hiérarchisation des lignes de bus, les évolutions projetées du réseau et les projets vont faire émerger de nouveaux axes de transports structurants pour le territoire. L'aménagement de nouveaux parcs de rabattement doit être envisagé et étudié pour favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et pour éviter que les usagers viennent en voiture jusqu'au nord de l'agglomération (Massy notamment).

Une étude d'opportunité et de faisabilité devra analyser la création de nouveaux parcs de rabattement à proximité des gares routières nouvelles sur les axes lourds (voir action 1.3.5) : par exemple, en correspondance avec le Tram12 Express (Champlan, Epinay), le long de l'axe RN20 où un projet de TCSP est soutenu par l'agglomération, ou à l'ouest de la RN104. L'implantation de parcs de rabattements à proximité des gares de la ligne 18 du métro du Grand-Paris-Express devra être également bien jaugée, dans le cadre des études de pôles avec les communes, en fonction des quartiers et des contraintes d'accès dans lesquelles ils peuvent s'insérer (voir action 1.3.3).

