Publié le 15 novembre 2011

Les parcs relais au cœur de la mobilité

Installés en périphérie des cités, les parcs relais sont devenus des structures incontournables dans les plans de mobilité des villes et agglos. Les Epl gestionnaires de parkings ou de réseau de transports en commun sont dans plusieurs capitales de l'hexagone, comme Rouen (Rouen Park), Nantes (Semitan) et Metz (TCRM), le fer de lance de cette nouvelle politique urbaine.

A l'heure du développement durable et de la réorganisation des centres-villes en faveur des piétons, comment inciter les automobilistes à délaisser leur véhicule pour emprunter le métro, tramway, train ou bus ? Les collectivités locales ont trouvé une réponse avec les parcs relais. L'approche est pragmatique : pour être populaire, les parkings situés en périphérie de la ville doivent être proches de voies d'accès telles qu'autoroutes et desservir rapidement la ville, supprimant les habituels problèmes d'embouteillages et de stationnement. Situés à l'interface des réseaux routiers et de transports publics, ils deviennent l'un des principaux supports de l'intermodalité, au même titre que les gares routières et les parcs vélos. Les parkings sont avant tout destinés aux usagers des transports en commun, qu'ils soient occasionnels ou abonnés.

« Pour être attractif, le prix du parc relais et du moyen de transport en commun doit être avantageux, et inférieur à celui d'une heure ou deux de stationnement en ouvrage en centre-ville », commente Patrick Rolland, directeur de Rouen Park, société d'économie mixte qui gère les principaux parkings de centre-ville rouennais, auxquels devraient s'ajouter bientôt de nouveaux parcs relais, reliés aux lignes de bus de l'agglomération. L'accès à la ville doit également être pratique et rapide avec un tramway ou une ligne de bus à haut niveau de service, comme le prévoit Metz à l'horizon 2013 avec son projet Mettis.

Prix et sécurité

Généralement gratuits pour les abonnés des réseaux de transports en commun urbains, les parcs relais sont le plus souvent proposés au prix d'un aller-retour en tramway ou bus pour les usagers occasionnels. « Les tarifications les plus attractives sont celles qui raisonnent comme le ferait l'automobiliste, c'est-à-dire en fonction du véhicule et non du nombre de passagers, ajoute Alain Boeswillwald, directeur général de la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise (Semitan). Une journée de stationnement en parc relais et un aller-retour pour tous les occupants du véhicule coûte alors le même prix qu'un aller-retour en transport en commun pour une personne seule, favorisant par la même occasion l'autopartage ».

Le plus souvent gardiennés (par un agent de sécurité ou par vidéo), voire clôturés et éclairés, les parcs relais se veulent également rassurants pour les usagers. « Les automobilistes souhaitent se sentir en sécurité et retrouver leur véhicule en bon état, commente Alain Boeswillwald. La présence d'une surveillance est importante ».