

Parkings relais (P+R)

Présentation et synthèse des résultats

TCS Vernier, 21 janvier 2009

L'étude européenne des Parkings relais, menée par l'organisme EuroTest qui regroupe 19 grands Clubs de la mobilité, dont le TCS, a concerné 22 grandes villes réparties à travers l'Europe, parmi lesquelles, pour la Suisse, l'agglomération de Genève. Ce document présente les grandes conclusions de cette étude.

Une signalisation, des aménagements et des prix différents, certains réduits au minimum, certains bon marché, d'autres réalisés à grands frais, tels sont les Parkings relais (P+R) en Europe. Toute cette diversité offre un vaste méli-mélo des P+R dans les grandes villes européennes. Tels sont les résultats de cette étude menée par le TCS et 19 Clubs de la mobilité dans 22 grandes villes européennes. A cet effet, les résultats issus d'enquêtes auprès des entreprises de transports en commun et des administrations qui gèrent les Parkings relais ont été regroupées et synthétisées.

Parmi les surprises relevons l'inexistence ou le manque de consistance d'une politique de Parkings relais dans les villes de Copenhague, Bruxelles, Madrid, Lisbonne et Zagreb. La ville de Bruxelles et sa région par exemple, manquent d'engagement politique pour la mise en place de Parkings relais, tandis qu'à Madrid et Lisbonne, il n'y a pas de prescriptions communes quant à la conception des P+R.

Les autres villes gèrent les dispositions des P+R tout à fait inégalement, par exemple en ce qui concerne la distance entre ces installations et les points de connexion aux transports publics. Plus de la moitié des villes ont défini des recommandations quant à ces distances: 300 mètres est la distance moyenne usitée en Europe, mais alors qu'à Cologne la distance est de l'ordre de 100 à 200 mètres, il faudra marcher jusqu'à 800 mètres à Berlin!

35% des villes fournissent des définitions pour les exigences du revêtement de surface des P+R et 45% pour les exigences sur les conditions d'éclairage en tant que partie intégrante de leurs mesures de sécurité.

Presque toutes les villes ont l'intention d'élargir leur offre

De grandes variations de capacités des P+R ont été remarquées. Ainsi, à Ljubljana un seul site offre 217 places de parking tandis qu'à Rome 31 sites offrent un total de 13'000 places. Paris et son agglomération (Île de France) proposent 547 sites comprenant plus de 100'000 places. En rapportant le nombre de places disponibles par rapport au nombre d'habitants des villes concernées, Luxembourg atteint un taux proche de 50 places disponibles pour 1'000 habitants. Genève arrive en 2^{ème} position (26 places/ 1'000 hab.). Pas moins de 80% des villes examinées vont élargir leurs P+R actuels ou construire de nouveaux sites.

Les différences observées ne concernent pas seulement la capacité mais aussi les prix appliqués. Dans certaines villes comme Luxembourg, Berlin, Hambourg et Cologne les P+R sont généralement gratuits, alors que les P+R à Genève, Prague, Stockholm et Vienne sont

payants. Budapest, Oslo, Helsinki offrent, quant à elles, la gratuité sur 75% de leur places de parking, ce taux n'est plus que de 20% pour les villes de Rome et Munich.

L'offre la plus chère est à Genève

Genève et sa région ont les tarifs les plus élevés des villes examinées. Pour un visiteur ou un touriste désirant stationner sa voiture une journée dans un P+R genevois, les exploitants (La Fondation des Parkings) vendent chèrement leurs services: 12 heures de stationnement coûtent CHF 42 (28 euros) au Parc Relais Etoile, montant auquel il faut ajouter CHF 3 (2 euros) par personne pour le déplacement en transport public. Les exploitants semblent miser avant tout sur les pendulaires: un abonnement mensuel coûte entre CHF 110 et CHF 130 (73 et 86 euros) y compris l'abonnement aux transports publics. Reste que les P+R de Genève sont les plus chers du test avec en moyenne CHF 22 soit 15 euros pour 12 heures, alors que la moyenne des autres villes européennes examinées est de 4,80 euros. A l'opposé, à Ljubljana le coût n'est que d'1 euro pour le parking y compris l'accès aller-retour aux transports publics.

L'étude a révélé une relation entre la politique des prix et le type d'opérateur. Tandis que les sites exploités par des sociétés privées sont généralement payants, les équipements publics offrent le plus souvent des stationnements bon marché et même gratuits. Souvent, les prix sont plus chers à proximité des centres villes à l'exception des villes de Prague et d'Amsterdam où les charges de stationnement sont identiques quel que soit l'emplacement du P+R.

“Liityntäpysäköini” en Finlande et “parcheggio di scambio” en Italie

La politique de signalisation des P+R manque de constance à travers l'Europe. Ainsi, 35% des villes indiquent qu'ils signalent les Parkings relais, au mieux, sur les grands axes principaux et seulement 20% dans le voisinage immédiat. La ville ayant une aversion évidente à signaler ces installations est Rome, qui offre pourtant un nombre conséquent de places de stationnement P+R (13'000).

Les appellations des sites P+R en Europe sont spécialement variées. Demandez “Liityntäpysäköini”, si vous avez besoin de trouver un P+R en Finlande. Les automobilistes voyageant en Suède et la Norvège feront face à moins de difficultés puisque les P+R y sont appelés “Infartsparkering” ou “Innfartsparkering”. En France et en Suisse romande, les noms courants sont “Parc Relais”, “Parking Relais” ou encore “Parking d'échange”. Dans le Sud de l'Italie, vous devrez faire attention à “parcheggio di scambio”. Dans les Pays-Bas, le nom établi est “Transferium”. Toutes les autres villes, c'est-à-dire plus de 50% d'entre elles, utilisent “Park and Ride” ou, plus court, “P+R”. C'est dans ce domaine en particulier qu'une harmonisation européenne est évidente.