

François Laisney
Extension TME
Parkings relais
6 mai 2006

La question des parkings relais n'a pas été évoquée à la réalisation de TMS et ne semble pas l'être avec TME. Dans les grandes villes de province où le tramway a fait sa réapparition, Strasbourg puis et Bordeaux et même Lyon où le tramway vient en complément du métro, les PR sont une clef du dispositif d'accompagnement. Généralement situés en bout de ligne mais également échelonnés le long des lignes, établis à proximité des stations, ils constituent des pôles d'échange multi modaux où l'automobiliste est invité à déposer son véhicule et entrer de plain-pied dans le réseau TC. Les PR participent ainsi au succès de la fréquentation des TC. Les grandes stations associées à des parkings relais constituent autant de **seuils successifs d'arrêt de l'automobile** avant d'attendre la zone dense, le cœur, puis l'hypercentre de l'agglomération. Ils sont très souvent situés à proximité des grandes rocade de contournement.

Dans l'agglomération parisienne, le périphérique, avant l'A86 et la Francilienne, possède cette fonction de rocade et dès sa construction, les « parkings de dissuasion » voulus par le Général de Gaulle voulaient jouer ce rôle mais ceux qui ont été construits ont été mal raccordés au système de transport en commun, délaissés, peu fréquentés, insécures et n'ont jamais été utilisés dans ce but, largement perdu de vue.

La réduction de l'emprise viaire associée à la construction du tramway en rocade des Maréchaux n'est aujourd'hui rendu possible que parce que le périphérique assure un rôle de délestage. L'impact du tramway ne peut être évalué qu'associé à une **conception globale de l'intermodalité** (correspondances TC) mais incluant aussi la question de l'usage automobile et l'incitation au délaissement avant de pénétrer en ville. Les Maréchaux se situent à proximité des points de diffusion finale des 5 grandes arrivées autoroutières sur Paris. Si l'on considère le tramway comme un renforcement et une nouvelle illustration du TC hautement symbolique pour Paris par sa géométrie concentrique, sa pratique de cabotage et sa visibilité, n'y a-t-il pas lieu de relancer le débat public sur la réactivation des parkings existants et la construction de nouveaux dans l'aire de la couronne et leur affecter la fonction de PR. S'il est évident que la planification doit être envisagée à l'échelle de toute l'agglomération et que les grands PR se redévelopperont majoritairement plus loin, à proximité des gares de banlieue, des stations de RER et des terminus de métro, la question des PR sur le territoire de la ville ne devrait pas pour autant être éliminée.

Pourquoi Paris dans son PDP ne donnerait-il pas l'exemple ? Pourquoi Paris ne prendrait-il pas en charge une partie des nuisances associés à ces équipements, comme Paris accepte aujourd'hui d'accueillir des centres de tri sélectif ou des déchetteries plutôt que de reporter le

problème ailleurs ? Le territoire de la Couronne comporte encore des opportunités de construction de parkings. Sur le plan architectural, le parking souffre d'une image négative issue des années 70 alors qu'il pourrait constituer symboliquement un **port d'accès à la ville** qui joue un rôle positif s'il devient un point d'ancrage intermodal et qu'il peut être valorisé en devenant un centre de service, bien indiqué, bien signalé et sécurisé.

Sur le long terme, la logique sera peut-être la diminution du caractère autoroutier du périphérique et des derniers kilomètres des pénétrantes au cœur de l'agglomération par leur transformation en boulevard urbain. Mais il y a d'ors et déjà une nécessité d'indiquer à deux ou cinq kilomètres du périphérique sur les autoroutes pénétrantes la présence de PR connectés sur de gros pôles d'échange (Massy, Villejuif, etc...). La logique veut que plus on s'approche du centre, plus les PR sont chers et la tarification prévoit selon la localisation des incitations au dépôt et à l'utilisation du réseau TC. La question est ici renvoyée à la région.

Sur le territoire parisien, les PR à réactiver ou envisager ne peuvent être situés qu'en **contiguïté immédiate** avec les pôles de correspondance RER-métro-train-bus, déjà identifiés sur la ceinture. Compte tenu du caractère construit et contraint des sites, il ne pourrait s'agir la plupart du temps que d'ouvrages souterrains. Ceux-ci peuvent jouer plusieurs rôles :

1. un rôle de parking résidentiel, particulièrement bien relié au réseau TC tenant compte d'une planification de proximité.
2. un rôle pour le touriste provincial ou le visiteur étranger utilisant le réseau autoroutier et peu enclin à utiliser le réseau local, l'indication d'un PR « ultime », bien connecté au réseau TC serait très attractive. A Amsterdam, il existe un grand PR central en bordure du centre. Londres et Berlin présentent des systèmes intégrés de PR sur la métropole

On peut s'interroger sur l'absence complète de réflexion sur les projets de planification en cours sur la couronne (aménagement des portes, grands projets de ville). Celle-ci nécessite une coordination stricte entre les acteurs, RATP, ville, direction des déplacements, DAU, opérateurs privés.

Sur le territoire parisien, nous esquisserons quelques possibilités classées par rapport à l'historique du projet tramway.

1. Sur le tracé TMS, nous noterons les lacunes en PR aux points majeurs de pénétration :
 - Quai d'Issy, grandes possibilités foncières
 - Porte d'Italie, pénétration sud majeure, contexte urbain difficile
2. Sur l'extension TME ouest :
 - Porte d'Auteuil, enjeu majeur, arrivée de l'Autoroute de l'Ouest, possibilités foncières
 - Quai d'Ivry, en association avec la réduction de l'échangeur
 - Porte de Bercy, arrivée de l'A4, en association avec la réduction de l'échangeur

- Porte de Bagnolet, arrivée de l'A3, parking existant trop éloigné de l'interconnection TC
- Porte de la Chapelle, arrivée de l'A1, parking existant à connecter au tramway et au métro.

Le problème de localisation est extrêmement complexe. Ces exemples sont donnés à titre indicatif. Je n'ai pas du tout réalisé d'étude fine. Je souligne seulement la problématique globale et la nécessité d'une réflexion pour la ville en complément du travail sur la requalification de l'espace public.

En conclusion, l'étude d'impact du tramway doit renvoyer au PDP et au PDU de toute l'agglomération en activant intensément la question des PR pour les diverses catégories d'usagers, réflexion qui apparaît très en retard dans la politique des TC régionaux. La notion de PR et la pensée multi modale sont les clefs du succès pour la diminution de l'usage automobile et l'utilisation des TC