

Congrès International de l'IVM

Trois minutes pour convaincre

METROPOLES EMERGENTES OPTIMISATION DES DEPLACEMENTS

Une prévision

Trois constats

Une solution

Mars 2012



221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tél +33 (0)1 42 46 22 66 – Fax +33 (0)1 42 46 22 68
contact@sareco.fr – www.sareco.fr

DEPLACEMENTS OPTIMISES ET METROPOLES EMERGENTES : UNE PREVISION, 3 CONSTATS, UNE SOLUTION

UNE PREVISION

A l'origine de mon propos on trouve une prévision toute simple : la demande de déplacements dans les métropoles émergentes va continuer d'augmenter avec la croissance économique et l'exode rural. Et donc, en l'absence de mesures préventives et avec la croissance de la motorisation, ces métropoles sont condamnées :

- d'une part à une congestion automobile chronique,
- d'autre part à des investissements très lourds en infrastructures routières et en parkings.

TROIS CONSTATS

Face à cela on peut faire 3 constats :

- 1^{er} constat : Au-delà d'un certain tarif pour stationner à l'arrivée, la plupart des usagers renoncent à y aller en voiture et donc à circuler en voiture.
- 2^{ème} constat : En zone urbaine et à flux égal transporté, la voiture particulière implique la réalisation d'autoroutes urbaines et de parkings importants. On constate qu'elle est plusieurs fois moins performante que les transports en commun, en termes de coût d'investissement et de qualité d'environnement. L'économie financière peut atteindre le milliard de dollars par million d'habitants.
- 3^{ème} constat : Dans une métropole encore faiblement motorisée, la majorité de la population reste au stade du désir de possession d'une voiture mais n'a pas d'habitude d'usage. Cette majorité non motorisée sera insensible aux augmentations du tarif du stationnement.

UNE SOLUTION

A ce stade, une solution émerge : dès aujourd'hui, avant l'explosion prévisible de la motorisation dans les villes émergentes, il s'agit de démarrer une tarification du stationnement dissuadant de l'usage de la voiture, et de développer en parallèle les transports en commun.

Cette solution a l'intérêt majeur d'être politiquement acceptable par la population. En effet :

- Tout d'abord, on ne touche pas du tout au désir de possession d'une voiture : son coût d'achat n'est pas modifié.
- L'usage de la voiture n'est pas impacté là où il est pertinent, c'est-à-dire en zone peu dense.

- Ensuite cette solution n'est pas brutale : elle peut être au contraire très progressive tant sur les extensions géographiques des secteurs concernés que sur la vitesse de croissance des tarifs.
- Enfin, on peut communiquer très facilement sur les avantages de cette solution :
 - * Les gains en investissement évoqués précédemment pourront être affectés à d'autres équipements plus porteurs : universités, hôpitaux...
 - * Ce sont seulement les possesseurs de voitures et donc les plus riches, qui ressentiront une contrainte.
 - * Il y aura une création importante d'emplois, ce qui est toujours populaire.
 - * Les améliorations de la qualité de l'environnement et les nuisances évitées se racontent bien.

Finalement, mon propos peut alors être résumé par le message suivant :

« Face à l'explosion à venir de la motorisation, l'optimisation économique et écologique des déplacements dans une métropole émergente, implique une tarification volontariste du stationnement dans les centralités accompagnant un développement des transports collectifs. On évite ainsi de gros gaspillages et des nuisances importantes »