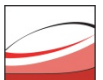
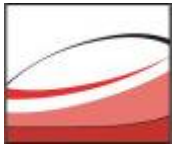


METROPOLES EMERGENTES

Optimisation des déplacements par le stationnement

UNE SOLUTION INNOVANTE

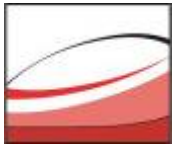




Plan de la présentation



- La genèse de la solution innovante
- Quel programme d'actions ?
- Crédibilité politique de l'innovation



La genèse de la solution



Une perspective

- Croissance de la population urbaine
- Montée de la motorisation
- Explosion de la congestion automobile
- Création coûteuse d'autoroutes urbaines

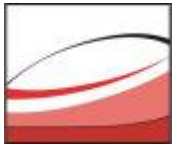


Deux constats

- Le stationnement : modérateur très puissant de l'usage VP
- Les TC plus performants que la voiture particulière

Conclusion:

Modérer l'usage de la VP par le stationnement en développant les TC




1^{er} constat : Stationnement régulateur puissant des modes de déplacement



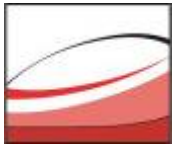
Exemples

 Cas de Paris: Taux d'usage de la VP pour venir travailler.

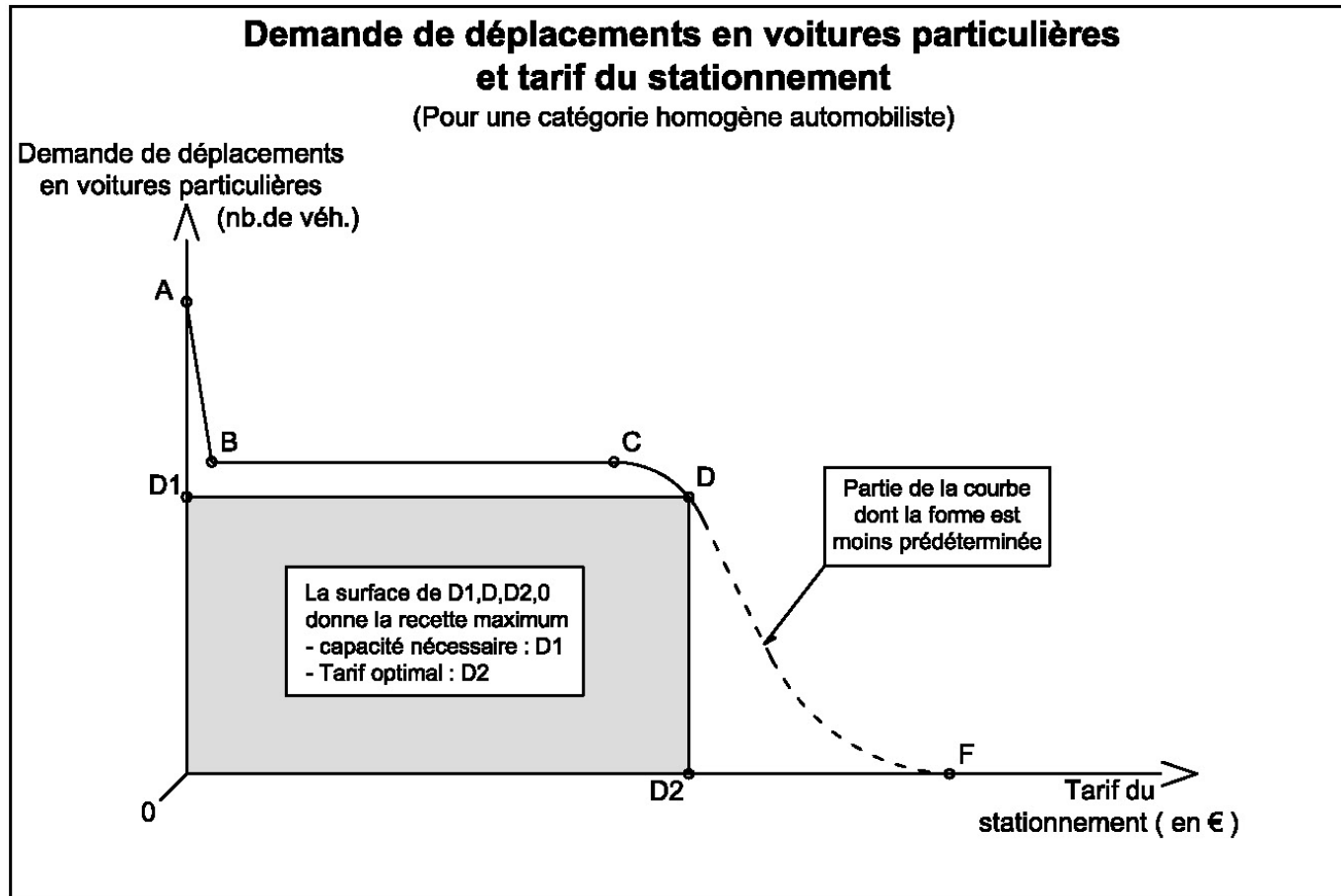
- Immeuble de bureau et garage privé gratuit, surdimensionné: 70%
- Quartier aux alentours: nombreuses places gratuites sur voirie: 21%
- Arrondissements n° 1; 2; 3; 4 ; abonnements à 150 - 300 €/mois: moins de 5%
- Quartier de la défense , abonnements à 90 €/mois: 15%

 Cas de Westminster (Londres): politique de stationnement volontariste:

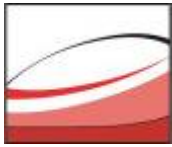
- Tarif sur voirie: 4,4 £/h (5,4 € octobre 2012)
- Taux de vides sur voirie : supérieur à 15%
- Abonnements: 700£ par mois



Stationnement régulateur puissant des modes de déplacement (suite)



Recherche SARECO-DRAST (Direction de la Recherche du Ministère des transports – France)

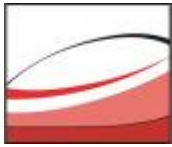


2^{ème} constat : TC plus performants que VP



Investissements nécessaires pour 1 000 passagers par heure et par sens				
	VP	TC		
Mode de déplacement	Autoroute 2 x 2 voies	Tramway	Métro	RER
1 : Flux en pointe par sens (nb de personnes transportées/heure)	5 300	10 000	30 000	50 000
2 : Investissement par km (millions d'€)	108	18,5	55	75
Résultat : Investissement par km pour un flux de 1000 pas. par heure dans un sens (millions d'€)	20,3	1,85	1,83	1,65

**A flux égal : Investissements 10 fois plus coûteux
pour la VP que pour les TC**



TC plus performants que VP (suite)

Application à la Région Parisienne

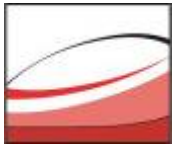


2 scénarios pour la Région Parisienne
(11 millions d'habitants)

Rubrique	Situation actuelle	Scénario volontariste (moins d'autoroutes)
Longueur du réseau autoroutier	454 km	154 km <i>Lignes supplémentaires du réseau TC pour compenser 300 km d'autoroutes non réalisés</i>
Déplacements journaliers (en millions km/j)		
Transports en commun	60 M km/j (38%)	70 M km/j (44%)
Voitures particulières	100 M km/j (62%)	90 M km/j (56%)
		<i>-Des parcs de stationnement non réalisés dans les centralités</i> <i>-Des parcs de rabattement créés près des stations TC</i>

Gain entre les scénarios, le calcul montre:

Pour 300 km évités : gain supérieur à 40 giga €, soit **3,5 G€/million d'habitants**



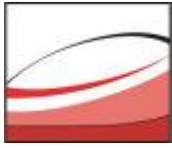
Première conclusion



**Limiter l'usage spontané de la
voiture par le contrôle du stationnement**

et

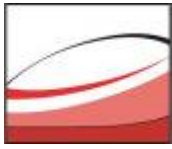
**Remplacer la construction d'autoroutes urbaines
par la réalisation de lignes de transports en commun**



Plan de l'exposé



- La genèse de la solution innovante
- Quel programme d'actions ?
- Crédibilité politique de l'innovation



Quel programme d'actions ?



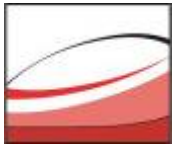
Politique volontariste de stationnement :

- Les tarifs :
 - Visiteurs et employés : à dissuader
 - Les résidents à favoriser
- Le contrôle : Agents-encaisseurs
- Le suivi : Observatoire du stationnement
- Normes de stationnement et permis de construire

Développement des modes alternatifs

- TC : En cohérence avec la demande de déplacements
- Autres modes : selon contexte

Accompagnement : Communication



Les résultats attendus

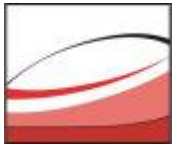


- Investissements : **plus de 3,5 G€/M hab.**

- Exploitation : Favorable aux TC

- Emplois :
 - TC : 8 000 emplois/million d'hab
 - Stationnement : 3 000 emplois/ 100 000 places payantes sur voirie

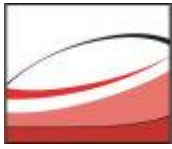
- Nuisances évitées



Plan de l'exposé



- La genèse de la solution innovante
- Quel programme d'actions ?
- Crédibilité politique de l'innovation



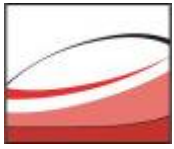
Une politique crédible



- Accès à la motorisation respectée

- Solution non brutale

- Restriction d'usage limitée
 - Aux plus nantis : ceux qui ont une voiture
 - Aux centralités desservies par les TC



Métropoles émergentes

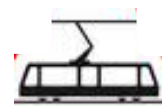


Perspective :



Fil de l'eau

Solution vertueuse



Economie

\$: -3,5G€ / M hab.

Possession de la voiture non dissuadée :



Emplois



Approbation nouvelle culture urbaine

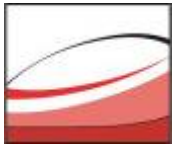




Nous vous
remercions pour
votre attention



www.sareco.fr
pcarles@sareco.fr



Une politique crédible



☐ Réticences des élites qui décident,

☐ Mais:

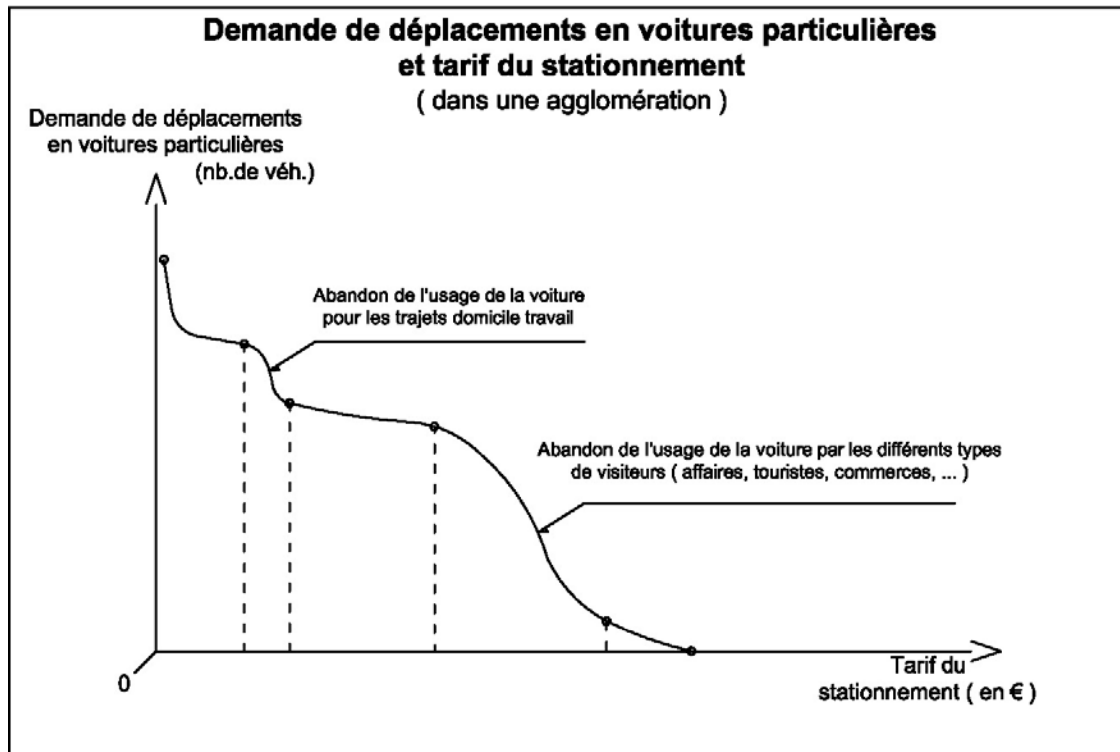
- Des villes courageuses existent : Kiev, Shanghai, Londres,
- Des premiers pas intéressants à suivre : Beyrouth, Marrakech

☐ Approbation populaire:

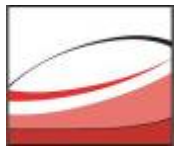
- Accès à la motorisation respectée
- Solution non brutale
- Restriction d'usage limitée
 - Aux plus nantis : ceux qui ont une voiture
 - Aux centralités desservies par les TC

Stationnement régulateur puissant des modes de déplacement (suite)

SENSIBILITE DES USAGERS AU TARIF DU STATIONNEMENT



Recherche SARECO-DRAST (Direction de la Recherche du Ministère des Transports – France)




Exemple de Saint Denis (Réunion)



 **Avant:** Des parkings sous utilisés et une voirie payante occupée à 77%

 **Les mesures prises:**

- Création d'un plateau piétonnier et d'un TCSP
- 300 places payantes et 300 places gratuites supprimées dans le centre-ville,
- Montée efficace du contrôle du stationnement sur voiries payantes
- Création d'un observatoire du stationnement

 **Résultats** (pendant 5 ans)

- Taux de respect et recettes à la place sur voirie: +50%
- Taux de vides sur voirie payante stable dans le temps,
- Les occupants des 600 places supprimés se sont répartis à part égale:
 - Vers le TCSP,
 - Dans les parkings hors voirie qui sont restés sous-utilisés,
 - Autour de la zone payante