

Notre projet de Parking du Grépon va-t-il augmenter le trafic ?

La liste Chamonix S'engage ! favorise un débat démocratique raisonné et posé.

Nous nous félicitons que notre projet d'agrandissement du parking du Grépon fasse l'objet d'un vrai débat. Tantôt copié, tantôt déformé : il est devenu un thème important de cette campagne.

C'est très bien que les Chamoniards aient un « vrai choix ».

Certains ont attiré l'attention du public sur les effets indésirables d'une augmentation des parkings.

Avec raison, sur le principe.

Un accroissement de la capacité d'un parking peut réduire le temps de trajet total et ainsi inciter, en théorie, plus de personnes à se déplacer avec leur véhicule personnel. Des études théoriques et empiriques ont illustré ces effets, dans des contextes bien différents du nôtre.

Toutefois, notre projet va bien au-delà de la simple augmentation de la capacité du parking du Grépon.

Notre ambition est d'augmenter la capacité du Grépon afin de réorganiser la circulation et les flux à partir de ce point, de façon plus vertueuse pour l'environnement et la qualité de vie des Chamoniards, notamment :

- par des navettes régulières vers le domaine skiable depuis ce point
- par une politique tarifaire qui incitera à utiliser ces navettes
- par un système d'information de la fréquentation qui évitera à nos visiteurs de s'engouffrer dans la vallée sans trouver de place, voire de reprogrammer leur visite à un autre jour
- par des liaisons piétonnes agréables depuis le Grépon vers le centre-ville et les deux gares
- par une organisation des livraisons au dernier kilomètre plus vertueuses (nous proposerons à La Poste de s'y établir)
- par une capacité améliorée à accueillir des bus longue distance en déplaçant la gare routière de Chamonix Sud vers le Grépon

Au-delà de l'horizon d'une mandature, le réaménagement du Grépon permettrait également de développer d'autres modes de transport décarboné, comme les liaisons par câble.

Voilà ce que va permettre notre projet du Grépon : y renoncer (ou l'édulcorer), c'est se priver de toutes ces actions.

Sur le principe, il ne serait pas honnête d'évaluer les éventuels « effets induits » sur l'augmentation de la circulation sans intégrer au calcul les bénéfices engendrés par la réorganisation des flux qu'elle rend possible.

Dans notre contexte, l'offre de transports en commun depuis le bas de vallée est insuffisamment développée, alors qu'une autoroute arrive directement aux portes de Chamonix. C'est le résultat de décennies de choix politiques au niveau étatique et régional. Nous nous engageons à argumenter et faire du lobbying auprès des instances responsables pour rétablir un équilibre et favoriser des moyens d'accès décarbonés.

En attendant, le principe de réalité nous pousse à trouver des solutions pour que les habitants, travailleurs et visiteurs puissent accéder à notre vallée. **Le système Park and Ride a été adopté par nombre de villes de taille moyenne** (ex : Strasbourg, Grenoble, Lille...) pour répondre aux mêmes enjeux que chez nous et améliorer la qualité de vie en centre-ville. Un parking d'accueil n'encourage pas l'usage de la voiture, il fluidifie ce qui existe déjà : le flux touristique. Ne pas l'aménager, c'est le laisser se disperser partout en ville !

Ajoutons simplement sur le sujet des « études » que si le souci est de réduire les émissions et la pollution, nombreuses sont celles qui montrent également que la réduction du temps de recherche d'une place de parking et du trafic à faible vitesse (20 à 30% de la totalité du trafic automobile), peuvent contribuer à réduire les émissions et la pollution. C'est bien notre motivation.

Nous sommes reconnaissants à nos prédécesseurs d'avoir œuvré à l'extension des parkings du centre-ville, remédiant à des embouteillages chroniques.

Il est temps pour nous de prendre le relais. C'est ce que nous proposons aux Chamoniards, en misant sur la transparence et le respect d'un débat démocratique honnête.

Nous appelons tous les acteurs, associatifs et professionnels, à nous accompagner dans la voie d'une réflexion constructive sur le projet : nous y sommes prêts.

Pour aller plus loin...

La littérature sur le « trafic induit » est riche et nous n'avons pas la prétention d'épuiser le débat ici. Néanmoins, pour les lecteurs souhaitant aller plus loin, voici quelques exemples illustrant la notion de trafic induit, son cadre et ses limites, l'application au cas des parkings et la question de la réduction des émissions.

1. TRAFIC INDUIT

Litman, Todd (EN). "Generated Traffic and Induced Travel: Implications for Transport Planning."
URL : <https://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

Explique comment l'augmentation de capacité (routes plus larges, plus rapides) génère du trafic supplémentaire au-delà de la croissance « naturelle ». Montre, à partir de nombreuses études, qu'à long terme une grande partie de la capacité ajoutée est absorbée par de nouveaux trajets et des trajets plus longs.

2. CAS DE L'ABSENCE D'ALTERNATIVE AU TRANSPORT AUTO

Goodwin, P. & Cairns, S. et al. (EN). "Evidence on the Effects of Road Capacity Reduction on Traffic Levels."
URL : https://nacto.org/wp-content/uploads/traffic_impact_highway_capacity_cairns.pdf

Revue d'études sur ce qui se passe quand on réduit la capacité routière (l'inverse du trafic induit). Montre que la réaction du trafic dépend fortement du contexte : là où il y a beaucoup d'alternatives (autres modes, itinéraires, destinations), les ajustements sont importants, alors que là où les alternatives sont faibles, les variations de trafic sont plus limitées.

3. STATIONNEMENT ET USAGE DE LA VOITURE

OECD (FR et EN). "The environmental and economic effects of parking policies" (Environment Working Paper No. 145).
URL : [https://one.oecd.org/document/ENV/WKP\(2019\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/ENV/WKP(2019)4/en/pdf)

Analyse internationale des liens entre politiques de stationnement, possession de voiture, usage de la voiture et impacts environnementaux. Montre qu'un stationnement abondant et peu cher encourage la voiture, et recommande tarification et réduction des minima de stationnement pour limiter trafic et émissions.

4. STATIONNEMENT, « CRUISING » ET ÉMISSIONS / POLLUTION

Shoup, Donald (EN). "Cruising for Parking." ACCESS Magazine.
URL : <http://shoup.bol.ucla.edu/CruisingForParkingAccess.pdf>

Montre qu'une part importante du trafic en centre-ville peut être constituée de voitures qui tournent pour trouver une place. Explique que mieux gérer le stationnement (prix, disponibilité) réduit ces kilomètres inutiles, donc la congestion et les émissions.

SARECO / CERTU (FR). "L'impact des politiques de stationnement sur les émissions de gaz à effet de serre."
URL : https://sareco.eu/images/sareco/pdf/Impact_stationnement_gaz_effet_serre.pdf

Rapport français montrant comment les politiques de stationnement influencent directement les kilomètres parcourus en voiture et les émissions de CO₂. Souligne qu'un stationnement plus maîtrisé en centre-ville peut réduire l'usage de la voiture et les émissions associées.