



Grenoble, le 8 février 2017

DIRECTION ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE  
SERVICE DROITS DE VOIRIE

**COMITE DE SUIVI DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT  
24 JANVIER 2017 - 17h30-20h  
COMPTE-RENDU**

**Présents**

COLIN DE VERDIERE	Emmanuel	ADTC - Se déplacer autrement
BELLI-RIZ	Pierre	CCI A
SARRASI	Cyril	CCI B (+ UMIH 38)
BARBERYE	Dominique	CCI C
BAZES	François	CCI Grenoble
PERRIN	Emmanuel	CEREMA
TASSIN	Maxime	Citélib / Citiz
BESANCON	Jean-Luc	CLUQ
CHARRE	Jean-Pierre	CLUQ
DELESCURE	Bruno	CLUQ
LASTELLA	Joseph	CMA Isère
MANIEZ	Ludovic	CMA Isère
BACK	Antoine	Elu(e) Ville de Grenoble
CHASTAGNER	Thierry	Elu(e) Ville de Grenoble
COMPARAT	Laurence	Elu(e) Ville de Grenoble
GIROD DE L'AIN	Marina	Elu(e) Ville de Grenoble
JORDANOV	Jeanne	Elu(e) Ville de Grenoble
WIART	Jacques	Elu(e) Ville de Grenoble
CIPOLLA	Romain	GART
FARNAULT	Bernard	LAHGGLO
DJIGAOURI	David	METRO / SMTc
GUILLOUX	Tristan	METRO / SMTc
ZANOLLA	Philippe	Rue de l'avenir
REVEL	Raphaël	Ville de Grenoble, Cabinet
ASSOULINE	Lara	Ville de Grenoble, Direction Environnement et Cadre de Vie
DUVERNEY-PRÊT	Cécile	Ville de Grenoble, Service Droits de Voirie
NASELLI	Solène	Ville de Grenoble, Evaluation des politiques publiques

## Excusés

Elus Ville de Grenoble : Lucille LHEUREUX et Pascal CLOUAIRE  
Label Ville

## Ordre du jour

La réunion s'est tenue suivant l'ordre du jour suivant (cf [document joint en appui](#)) :

1. **Mandat du Comité de suivi : objectifs, composition, durée et livrable**
2. **Panorama et enjeux des politiques de stationnement dans les grandes villes de France (CEREMA, M. Emmanuel Perrin) – Questions**
3. **Présentation de la politique grenobloise de stationnement et d'espace public – Questions**
4. **Présentation des données disponibles – Questions**
5. **Echange avec les participants**
6. **Organisation des réunions à venir**

## Contenu des échanges

Au fil des présentations et des échanges, les points suivants ont donné lieu à précision et/ou discussion :

### Concernant la composition du comité de suivi :

M. Sarrasi (CCI B) regrette que les professionnels du tourisme n'aient pas été plus directement associés au comité. Il précise toutefois qu'il est membre de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie, qu'il pourra représenter également. Mme Comparat (élue) indique que l'UMIH pourra être associée à titre d'invité si cela paraît pertinent au regard de l'ordre du jour des prochaines rencontres.

M. Charre (CLUQ) dénonce une « dysharmonie structurelle » dans la composition du comité (répartition des sièges entre habitants, associations, entreprises), et regrette qu'elle n'ait pas été discutée.

M. Farnault (LAHGGLO) regrette que les communes de la Métro n'aient pas été associées au comité, car les problématiques d'accès à Grenoble sont importantes pour les gens qui n'y habitent pas. M. Bazes (CCI) abonde en son sens, en précisant qu'environ 50% de la clientèle des commerces grenoblois ne réside pas à Grenoble. Mme Comparat (élue) rappelle que le périmètre sur lequel la Ville peut agir est celui de la commune, et que l'approche plus large, en terme de périmètre, est du ressort de la Métro (qui elle est associée aux travaux du comité). Le comité pourra, dans ces recommandations, proposer une extension de la réflexion à une échelle plus large.

J. Wlart souligne l'importance d'avoir des personnalités qualifiées extérieures à la ville (CEREMA et GART) qui vont donner un éclairage national sur les problématiques locales, et donc du recul permettant de relativiser les débats en comparaison d'autres villes de taille similaire.

### Concernant la présentation de M. Perrin (CEREMA), relative aux enjeux des politiques de stationnement :

L'occupation de l'espace urbain par le stationnement n'est pas connue pour Grenoble. Les services municipaux vont essayer de trouver cette information d'ici la prochaine rencontre.

M. Besançon (CLUQ) souhaiterait par ailleurs que l'on puisse connaître les surfaces occupées par chaque mode (quelle surface pour le stationnement ? pour les pistes cyclables ? pour les trottoirs ? pour les bus ? etc.). A priori ces données ne sont pas déjà disponibles, les services municipaux vont toutefois interroger la Métro.

Concernant la réglementation du stationnement dans les PLU, M. Charre (CLUQ) précise qu'elle est fixée par l'article 12 des règlements de zones.

Concernant l'impact du stationnement à destination sur le choix du mode de transport, M. Besançon (CLUQ) demande les données sur le choix modal en fonction du stationnement assuré ou non de Grenoble. Les services vont solliciter la Métropole pour voir si ces données peuvent être extraites de la dernière Enquête Ménages. Sur ce point, M. Delescure (CLUQ) conteste la fiabilité des données des enquêtes-ménages (données déclaratives), et souligne que de nombreux autres facteurs peuvent expliquer les différences de comportement des usagers.

M. Tassin (Citilib-Citiz) indique que l'autopartage est un facteur qui influence fortement le stationnement, puisqu'un véhicule d'autopartage peut remplacer 10 véhicules de résidents. L'effet de l'autopartage est positif pour le stationnement.

### Concernant la présentation de la politique grenobloise :

M. Charre (CLUQ) demande des précisions concernant le nombre de places disponibles à Grenoble (nombre total de places, et évolution dans le temps, et précisions sur le nombre de places PMR, livraison, etc...). Ces données seront produites pour la prochaine rencontre.

M. Delescure (CLUQ) demande des précisions sur les abonnements résidents dans les parkings : quels sont les quotas fixés, comment ont-ils évolué, combien d'abonnements résidents sont aujourd'hui consentis. La Métro prend note de la demande de transmission de ces informations.

### Concernant la présentation des données disponibles :

M. Delescure (CLUQ) demande le volume annuel de PV émis par la Ville : il est d'environ 270 000 en 2016. Il était de 243 000 en 2015.

*Nota : pour 2016, le chiffre de 250 000 avait été annoncé en séance : après vérification, c'est en fait 270 000 PV.*

Concernant les indicateurs de suivi, M. Cipolla (GART) précise qu'à l'échelle nationale, le taux de paiement des amendes est estimé à 45% environ, et le taux de respect à environ 35%.

Concernant les passages horaires dans les parkings, il est apporté des précisions sur le vocabulaire utilisé : un usager horaire est un usager qui n'est pas abonné, indépendamment de la durée de son stationnement. La baisse des fréquences horaires doit donc se lire comme une baisse du nombre de véhicules qui entrent dans les parkings (hors abonnés).

Il est demandé que ces données soient complétées avec des données sur le nombre d'abonnés (demande prise en compte par la Métro).

Les explications de cette baisse tendancielle sont à la fois structurelles (baisse nationale généralisée, évolution des modes de transports) et locales (grille tarifaire incitative à l'usage de la voirie plutôt que des parkings). Il y a aussi des variations d'activité dans les parkings qui sont liées à des facteurs très ponctuels (notamment météo, avec les épisodes de canicule ou de neige par exemple, ou pics de pollution plus récemment).

Les participants soulignent qu'il serait intéressant de pouvoir avoir une analyse plus globale, permettant de comprendre si cette baisse de l'usage des parcs s'explique par une baisse de l'usage de la voiture, ou par une baisse de la fréquentation du centre ville, ou par l'utilisation d'autres lieux de stationnement. Cette analyse n'existe pas à ce jour, le comité pourra travailler sur les indicateurs qu'il conviendrait de collecter pour la produire.

M. Delescure (CLUQ) indique que des données de motorisation pourraient aussi être analysées et être mises en regard de ces données.

M. Colin de Verdière (ADTC) indique que la réflexion doit également inclure une réflexion sur l'évolution des transports en commun. Il note notamment que les conditions d'accès au centre ville pour certaines lignes de transports collectifs, en particulier des bus transisère, se sont dégradées ces dernières années (dégradation des temps de parcours et donc des fréquentations). Il précise que, dans le cadre de la concertation sur Cœur de Ville Cœur de métropole, l'ADTC a rappelé la nécessité pour certaines lignes de pouvoir à nouveau desservir le cœur de ville.

M. Delescure (CLUQ) demande quelles étaient les estimations financières produites lors de la réflexion sur l'augmentation tarifaire. Il est indiqué que les prévisions étaient une augmentation de 30% des recettes horodateurs (soit +1,8 M€ en année pleine) et de + 600K€ sur les tickets résidents en année pleine. Les données financières recueillies montrent pour l'instant une stabilité des recettes sur 2016, bien que l'augmentation tarifaire ait été appliquée depuis juillet.

M. Delescure (CLUQ) souhaiterait également des données sur le coût du stationnement pour la collectivité (investissement et fonctionnement). Ces données seront produites lors de la prochaine rencontre.

M. Zanolla (Rue de l'avenir) souligne que l'espace public est rare, et qu'il ne doit pas servir de garage. Il est essentiel selon lui d'inclure dans la réflexion les autres usages de l'espace public.

### **Concernant les travaux futurs du comité :**

Il est suggéré par MM. Delescure (CLUQ) et Belli-Riz (CCI A) une approche par échantillonnage, en analysant de façon très approfondie et complète quelques zones précises, considérées comme représentative du fonctionnement du reste du territoire. La typologie pourra s'appuyer sur le type d'habitat, la présence ou non de commerces, les catégories socio-professionnelles, etc... Les élus indiquent que la délibération de décembre 2016 prévoit bien des diagnostics à l'échelle de pôle de vie, pour identifier les problématiques spécifiques de chaque secteur. C'est donc dans les pôles de vie que ces analyses fines seront réalisées, pas dans le Comité.

Il est demandé par MM. Charre et Delescure (CLUQ) que la Ville inclue dans ses analyses des relevés d'occupation en soirée.

Il est rappelé par les élus que les réflexions devront s'appuyer autant que possible sur les données existantes, afin de pouvoir conclure les travaux dans l'année, et qu'il est nécessaire de prioriser les sujets.

**En conclusion, afin d'orienter les travaux du comité et de préparer la prochaine séance, il est demandé à chaque participant de produire d'ici la fin du mois de février un retour écrit auprès de Mme Duverney-Prêt, afin de préciser :**

- les sujets de réflexion qui lui semblent prioritaires,
- les objectifs d'analyse qu'il se fixe, et en conséquence les données permettant d'y répondre,
- les secteurs à enjeux, sur lesquels il paraît important d'interroger le fonctionnement de l'espace public et du stationnement.

La prochaine réunion du comité aura lieu fin avril - début mai. La date reste à fixer. L'horaire de fin d'après-midi à 17h30 est conservé (modus vivendi entre les contraintes des personnes qui travaillent et la disponibilité des agents de la Ville et de la Métro).

La séance est levée à 20h.