

Bonjour,

Comme retour sur nos attentes pour la suite du Comité de suivi, je demande les informations suivantes.

1) Document remis le 24 janvier 2017 : Les enjeux des politiques de stationnement (du CEREMA) : p3 en France (ENTD2008) quand le stationnement est réservé, 81% de choix de la voiture pour se déplacer au travail, quand le stationnement n'est pas réservé 48% d'usage de la voiture, p4 dans la Métropole de Lille (Enquête Ménages-Déplacements 2006), quand le stationnement est assuré, 80% de choix de la voiture pour se déplacer, quand le stationnement n'est pas assuré 58% d'usage de la voiture.

Afin d'y connaître de manière moins approximative l'effet d'une suppression du stationnement dans notre agglomération, notre demande est : quels sont les pourcentages équivalents pour notre agglomération ?

2) Le choix d'un mode plutôt qu'un autre par les personnes qui se déplacent, en fonction du stationnement assuré ou non, vient souvent de l'ignorance des avantages et inconvénients comparés de ces modes.

Pour diminuer cette ignorance, nous demandons les données (dans la Métropole) sur les domaines qui déterminent le plus le choix des personnes qui se déplacent :

- 1) accidents des différents modes sur plusieurs années successives (domaine de la sécurité, l'Observatoire de la sécurité des déplacements a probablement les éléments)
- 2) coût par km pour l'utilisateur selon les différents modes (c'est le domaine du prix pour l'usager, les données pour faire le Compte Déplacements de l'Agglomération 2010 (à corriger), peuvent sûrement servir de base), et coût pour la Société (hors taxes et avec les externalités : pollution, bruit, reliquat de coût des accidents,...)
- 3) temps mis par l'utilisateur selon les différents modes pour un même trajet (domaine du temps disponible, les données de l'Enquête Ménages-Déplacements 2009-2010 peuvent sûrement servir de base),
- 4) éventuellement données dans d'autres domaines : émissions de CO2, ...,
- 5) quel est le temps moyen pour trouver une place de stationnement sur voirie dans la partie dense de Grenoble Grands Boulevards et jusqu'à l'avenue Félix Esclançon, à différents moments d'une journée ouvrée.

3) Pour ne plus être dans le flou sur le nombre de places de stationnement pour connaître les possibilités réelles de modification du nombre de places et l'évolution concomitante des possibilités et problèmes de stationnement, nous demandons les données sur :

- 1) le nombre de places de stationnement à Grenoble et dans le centre élargi, et, au fur et à mesure que ce sera utile dans un pôle, dans les divers pôles de vie (périmètre territorial de réflexion le plus pertinent) à la date la plus récente possible,
- 2) le nombre de places disponibles à Grenoble et dans les mêmes pôles de vie dans le passé, par exemple il y a 10 ans ou 20 ans (entre autres les dossiers pour les PDU antérieurs (1996,...) peuvent servir de base)
- 3) le nombre de places de stationnement réservé (handicapés, sécurité, autopartage, taxi, places pour recharge électrique, ...), de places de dépose minute et de places utilisées comme terrasses (restaurants ou autres commerces), pour connaître le nombre de places disponibles pour l'usager normal (soit près de 99% de la population) et l'utilisation possible en fonction du temps de stationnement nécessaire à l'usager.

4) Nous demandons les données sur les surfaces d'espaces publics occupées à Grenoble et dans le centre élargi puis, au fur et à mesure des projets impactant le stationnement dans un pôle, dans chaque pôle de vie:

- par le stationnement libre (non réservé) en indiquant si des surfaces d'espaces verts comme des arbres et haies y sont incluses (et la surface correspondante),
- par la voirie classique,
- par les transports en commun (couloirs bus, plateforme tram, stations, arrêt ...),
- par les espaces cyclistes : pistes et bandes cyclables,
- par les espaces piétons (trottoirs, rues piétonnes, places, allées de traversée des espaces verts,...),
- par les voies communes piétons-véhicules (zones de rencontre officielles ou de fait par absence de trottoir),
- par les espaces verts (le Service Espaces Verts a les données de base),

Pour quantifier le partage de l'espace public entre les divers modes de déplacement et connaître les possibilités de modification de la surface de stationnement (et du nombre de places de stationnement qui varient de 10 à 30m² de surface) en fonction des besoins de stationnement, pour apprécier la tension du stationnement, d'abord sur Grenoble, et à terme au fur et à mesure des projets impactant le stationnement dans un pôle, dans chaque pôle de vie, et pour voir l'évolution de la surface employée en stationnement. La demande d'informations sur le pourcentage d'espace consacré à la voiture à Grenoble a déjà été faite par 2 personnes lors du Comité de suivi du 24 janvier.

5) Les trottoirs nécessitent un minimum de largeur pour les déplacements des piétons, mais cette largeur utile doit être augmentée le long des vitrines : beaucoup de commerces et restaurants et lieux de contemplation (et d'accumulation : passages piétons,...) pour que les piétons puissent s'arrêter pour regarder (ou attendre). Nous demandons la longueur des trottoirs ou places concernés, par rue ou place, et les modalités déterminant le choix des longueurs incluses dans ce décompte. Pour connaître les besoins d'espace public dans ce domaine et apprécier l'utilité de changer l'affectation de surfaces de stationnement.

6) Nous demandons une information sur les pôles de vie (périmètre territorial de réflexion le plus pertinent) décidés ou envisagés : limite de chaque avec son nombre d'habitants, son nombre d'emplois, son nombre d'établissements où les usagers et clients doivent se rendre en nombre (commerces, services tels que cabinets médicaux, lieux de spectacle, bibliothèques, maisons des habitants,...), en indiquant les établissements scolaires jusqu'au niveau bac. Pour connaître mieux qu'actuellement les besoins de stationnement. Si ces périmètres n'ont pas été délimités, nous demandons que leur définition soit concertée avec les représentants des habitants, usagers, commerces et services (CLUQ, LAHGLO, ...). Ceci pourrait être traité en une 2^{ème} phase pour ne pas retarder les autres travaux de notre Comité, par exemple à l'échelle de Grenoble, mais pour chaque pôle avant toute décision de réduction de stationnement.

7) Nous demandons des informations sur l'évolution prévisible de la pollution de l'air et du bruit émis par les voitures à l'époque où la nouvelle politique de stationnement sera mise en place: 2018 et les années suivantes (le SETRA qui faisait partie du CEREMA intervenant lors de la réunion du 24 janvier dernier, a fait des études sur la baisse des pollutions en fonction du renouvellement du parc automobile). Pour que les discussions et mesures sur le stationnement soient faites en fonction de l'époque future concernée et non en fonction d'informations obsolètes inadaptées à diminuer correctement les nuisances, étant donnée l'évolution rapide en ce domaine.

8) Nous demandons le nombre de stationnements créés, supprimés et conservés, avec si possible la surface correspondante, lors des aménagements impactant le stationnement qui ont été faits sur l'espace public: entre autres extension du parc Paul Mistral, construction du cinéma multiplex Chavant, lignes de tram A, B, C et E, nouveau pôle gare, Pour ne plus être dans l'incertain sur ces changements d'affectation d'espaces et en apprécier le bénéfice pour les habitants et usagers du secteur.

Nous demandons des informations sur le nombre de grands arbres abattus qui sont souvent abattus lors de ces opérations. Pour apprécier le risque de suppression de grands arbres (les éléments d'espaces verts probablement les plus importants pour les habitants), lors de ces types d'aménagement.

9) Nous demandons des informations sur le temps supplémentaire mis pour se garer dans un parking en ouvrage par rapport à se garer sur voirie près de la destination, dans le cas où le stationnement est facile (nombre de places suffisant ou avec régulation par parcimètre) et en fonction du temps de recherche de place quand cela est difficile. Pour comparer les pertes ou gains de temps des différentes formules de stationnement.

10) Nous demandons des informations de coûts des travaux pour réalisation de :

- stationnements sur voirie,
- de poches de parking,
- de stationnements sous bâtiment de logements ou bureau,
- de parking en silo. Avec des exemples d'opérations: prix, nombre de places, surface au sol, nombre d'étages.

Pour comparer les différentes formules de stationnement en fonction du coût pour les budgets publics (donc sur les budgets actuellement contraints des ménages et entreprises qui les alimentent) et en fonctions des avantages (économie d'espace public des parkings en ouvrage ou sous bâtiment,...).

11) Nous demandons quel est le nombre de voitures des 48 autres communes de la Métropole qui viennent pour diverses raisons se garer à Grenoble. Pour connaître le besoin correspondant (supplémentaire) et temporaire de stationnement.

Vous remerciant par avance pour ces informations.

Jean-Luc Besançon