RSTT
RENCONTRES
ENTIFIQUES
TECHNIQUES
RITORIALES

Stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines?

Réflexions en cours sur Grenoble
Présentation A.Boisseaux / Ville de Grenoble

Certu

Lille – 7 et 8 février 2013

VILLE DE GRENOBLE

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

AITF Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Lille Métropole

GART GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

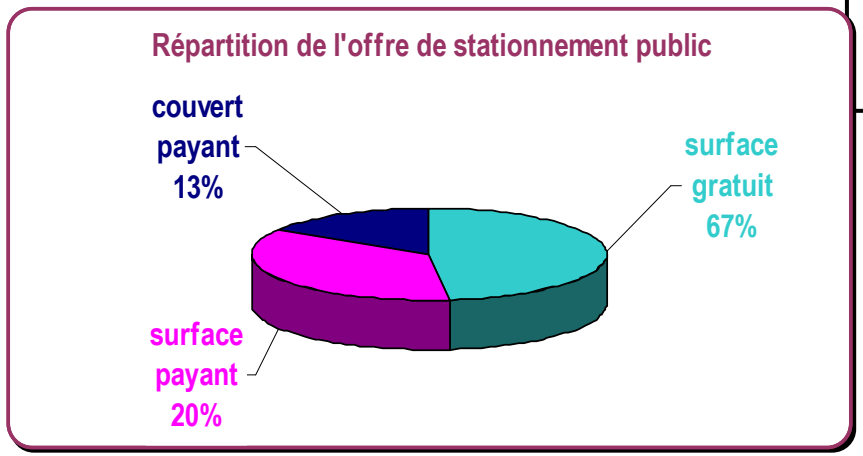
le Cnfpt

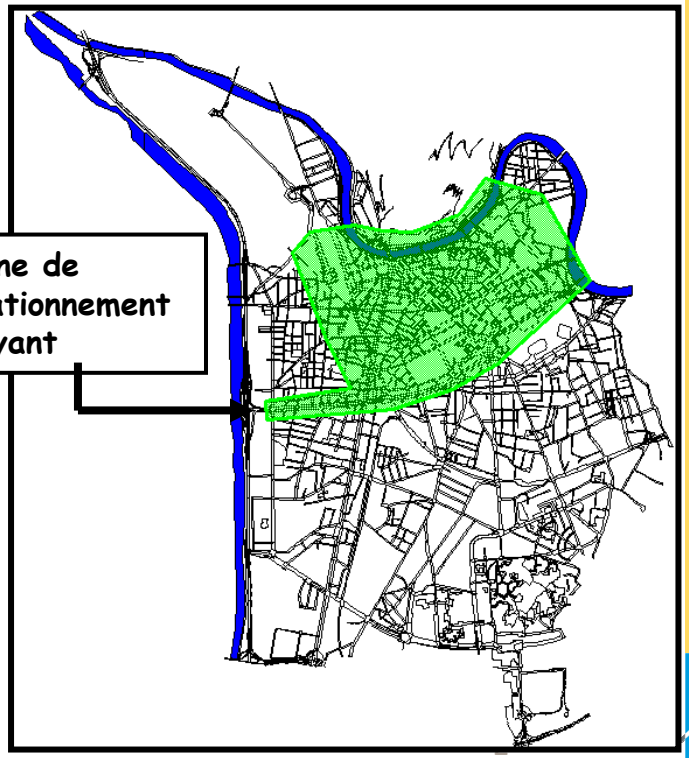
Le stationnement à Grenoble



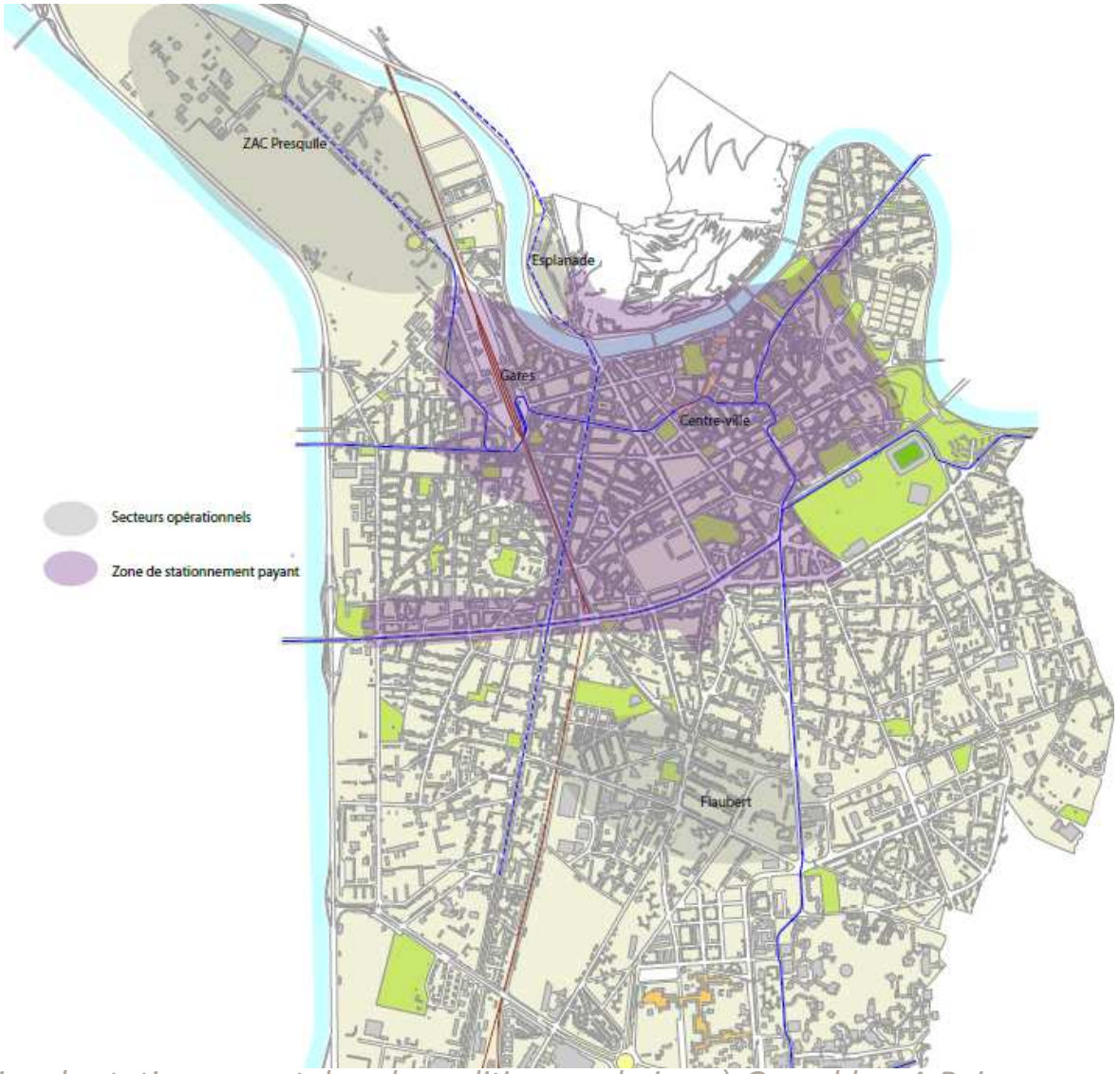
- 158 000 habitants sur 1 900 hectares **(soit 8 300 hab/km²)**

- 45 000 places publiques de stationnement dont:
  - **Environ 10 000 places payantes sur voirie**
  - **Environ 6 000 places payantes dans les parkings en ouvrage**

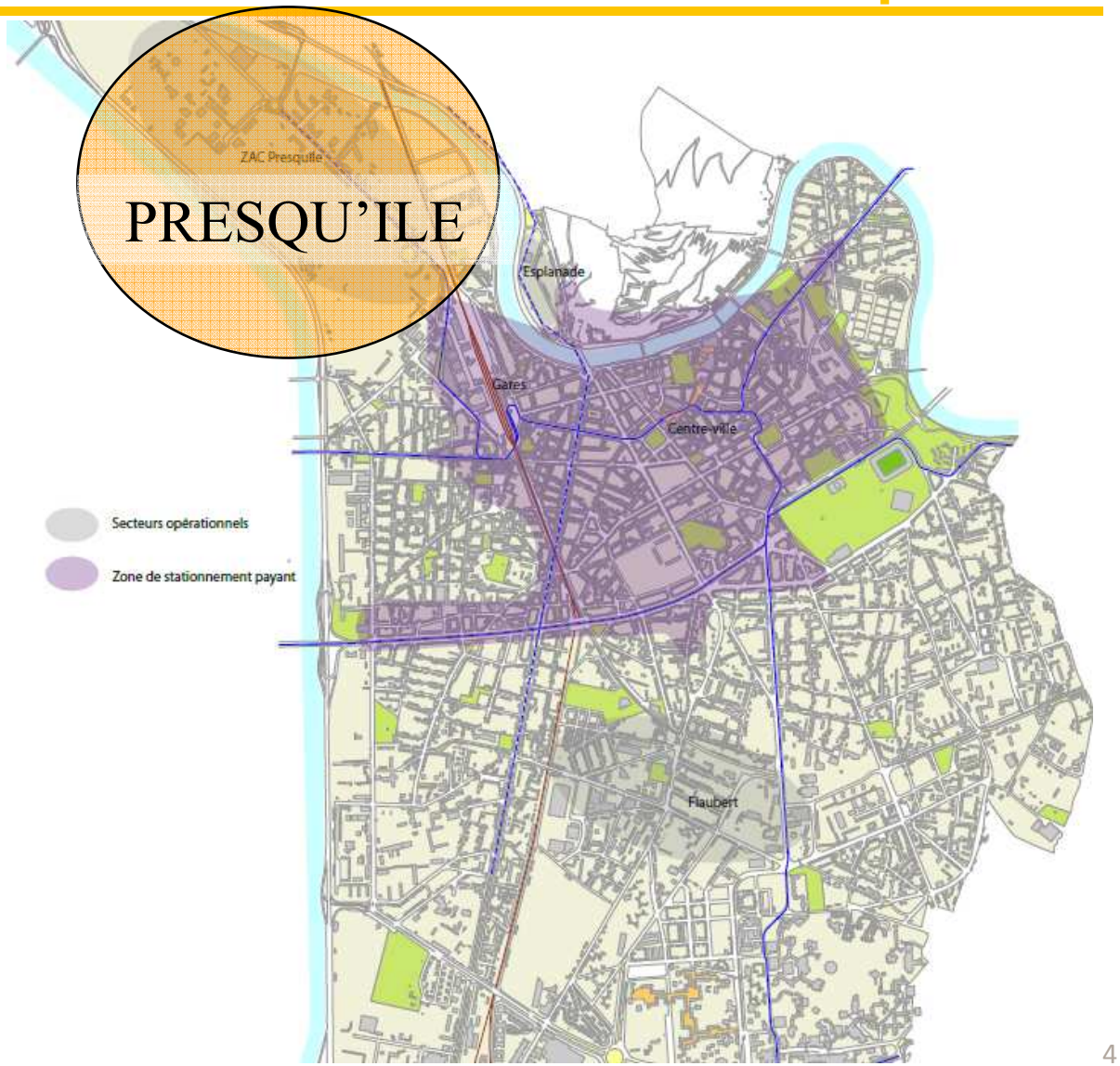




« Stationnement mutualisé » : plusieurs territoires à l'étude



Stationnement mutualisé : ZAC Presqu'ile



ZAC PRESQU'ILE : Contexte



Les 1ers lieux de la mobilité en lien avec les stations de tram

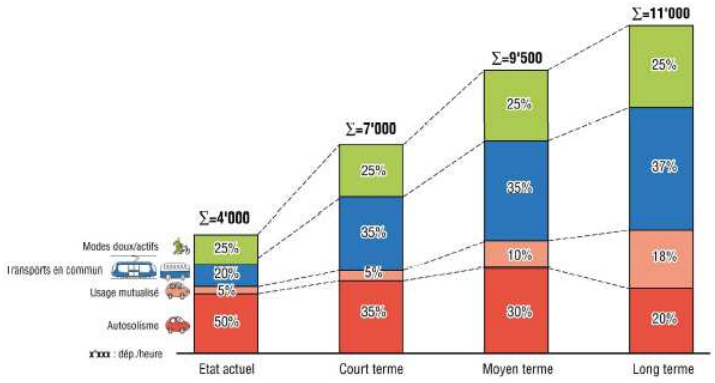
- **Quartier existant mais monofonctionnel (entreprises) – projet de recomposition en amenant des habitants, des étudiants, des emplois**
- **250 ha aménagés**
- **10 000 habitants** (900 en 2012)
- **10 000 étudiants** (3000 en 2012)
- **25 000 emplois** (15 000 en 2012)

- **Doublement de la densité urbaine en 15 ans**
- **Objectif politique : maintenir le trafic automobile à son niveau actuel**

ZAC PRESQU'ILE : Evolution des parts modales

- **Maintien du volume de déplacements en accès à la Presqu'île à ~25 000 déplacements/j => la part modale de la voiture en usage individuel doit passer de 55% à 20% à terme**

- **Stabilisation du nombre de places de stationnement à son niveau actuel (10 000 places)**



Evolution de la répartition par mode (%) du nombre de déplacements horaires induits par les personnes en échange (∑) au sein de la ZAC presqu'île (Etude de déplacements Transitec/Ingerop - Octobre 2011)

ZAC PRESQU'ILE :Comment accompagner le changement de comportement ?

Kiosque Mobilité

- Au droit station de tramway
- Mini-gare intermodale
- Tous services, dont stationnement

Pass Mobilité

- Abonnement TC principal+ Bouquet de services tous modes
- Facturation mensuelle usagers tous services
- Facturation mensuelle entreprises tous salariés
- Un usager = 1 Pass unique
- Compte mobilité + titre (OùRa ! ou smartphone)

Mutualisation
Pavillon de la Mobilité

- Stationnement
  - 2000 places maxi sur 10 000 (stabilisation mais 35 000 usagers de +)
  - VP résidents+ VP entreprises + V Partagés + Vélos +…
- pas de stationnement propriété individuelle
- Véhicules partagés (nombreux à terme) +/ou covoiturage

➢ Des concepts nouveaux pour une expérimentation sur un écoquartier, mais des déclinaisons cohérentes avec les politiques de déplacement déjà existantes sur Grenoble et son Agglomération

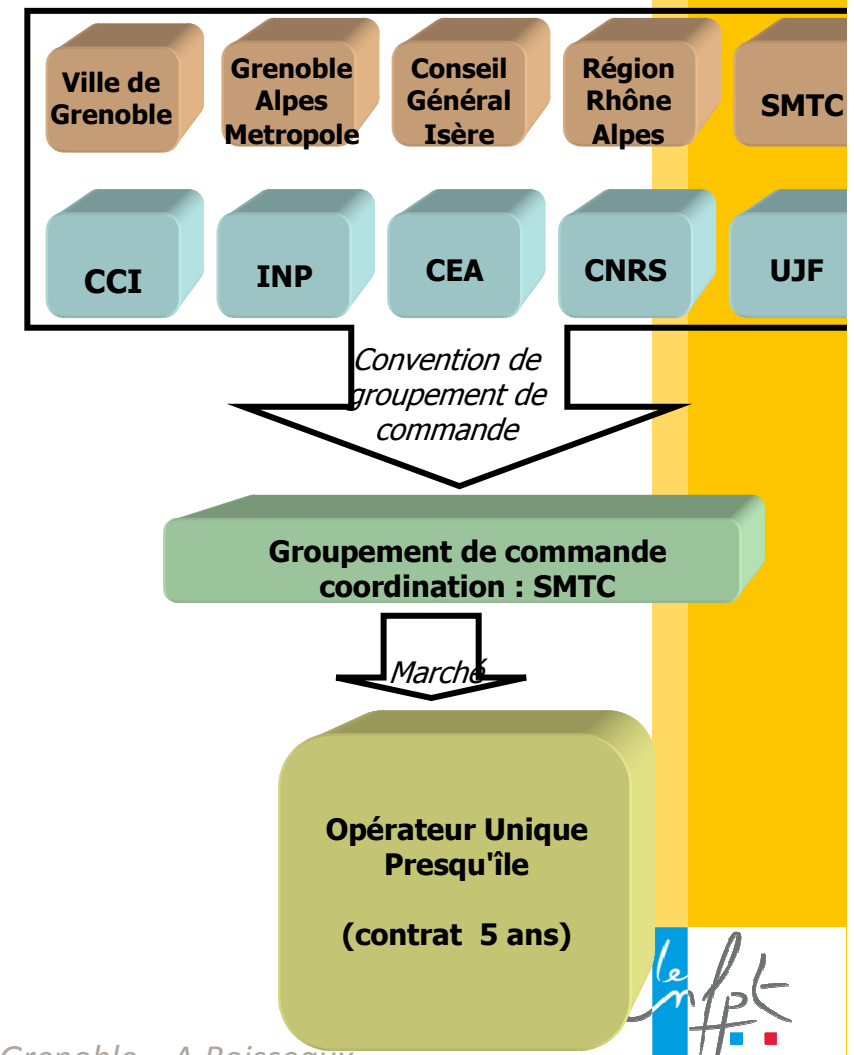
ZAC PRESQU'ILE : Projet partenarial

Deux documents encadrant le partenariat avec les acteurs de la Presqu'ile :

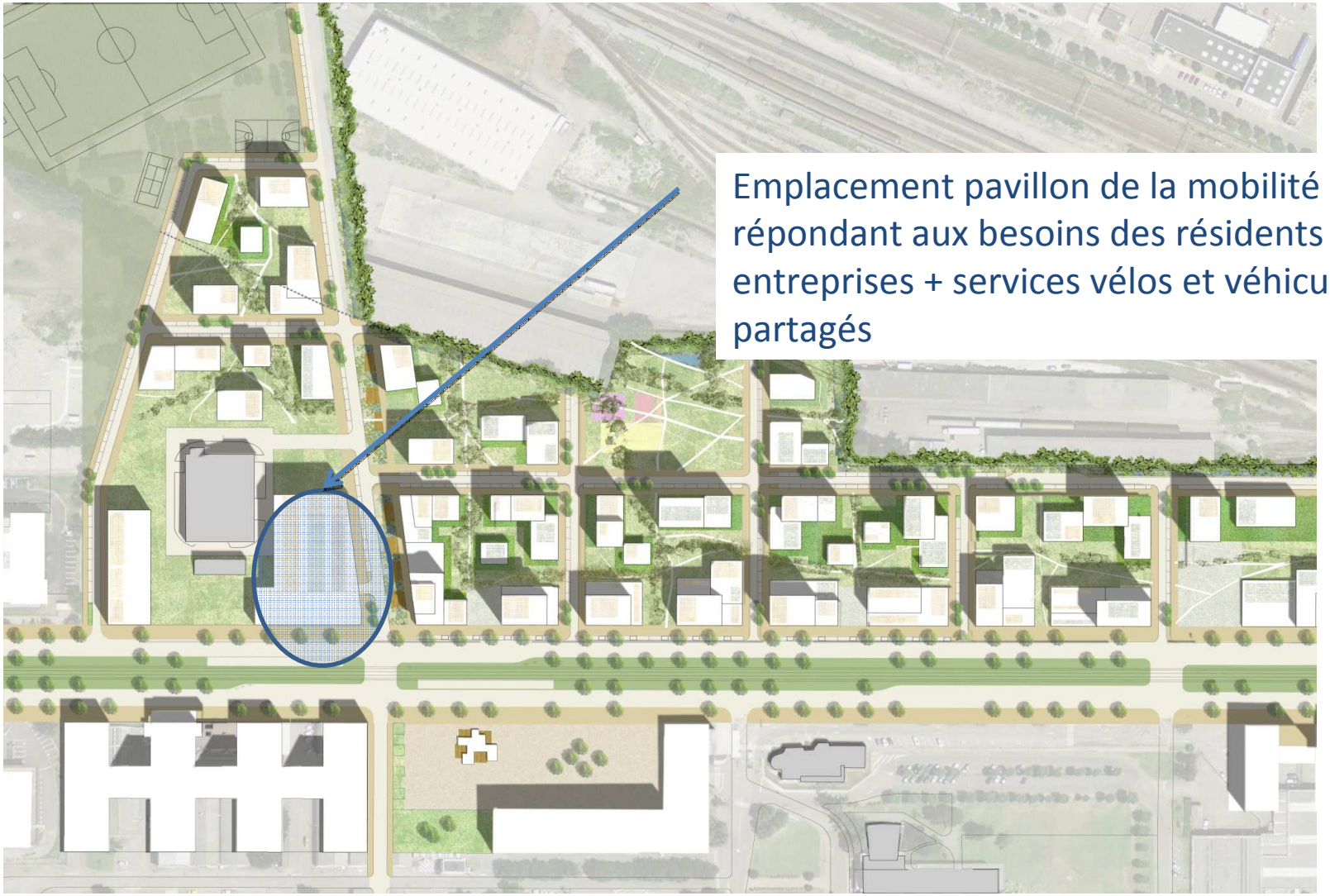
1/ Charte sur les nouvelles mobilités adoptée par les collectivités et les acteurs de la Presqu'île.
2/ Projet de convention de régulation de stationnement avec les API en cours

Un groupement de commande pour la désignation de l'Opérateur unique :

L'opérateur déploie et gère le Pass'Mobilité, la flotte de véhicules partagés, les vélos au sein de « kiosque de la Mobilité » intégré au Pavillon de la Mobilité
Assure l'interface avec tous les exploitants de modes de déplacement et les usagers (commercialisation, facturation, ventilation recettes).



ZAC PRESQU'ILE : Localisation du premier pavillon de la mobilité



Emplacement pavillon de la mobilité 500 places répondant aux besoins des résidents + visiteurs entreprises + services vélos et véhicules partagés

ZAC Presqu'ile : Premier pavillon de la mobilité

- **Objectif de mise en service du 1er pavillon et kiosque de mobilité: à la livraison des logements en 2016**



  - **500 places + 1 kiosque sur Cambridge**
  - **Au droit de la station tramway**
  - **<u>Choix d'une maîtrise d'ouvrage ville</u> pour ce premier pavillon,**
  - **quasiment pas de parkings privatifs dans les îlots**
  - **Gestion par un « opérateur unique » désigné par un groupement de commandes**
  - **L'opérateur unique gère l'ensemble des services de mobilité (stationnement, commercialisation des Pass Mobilité, véhicules partagés, vélos)**

ZAC Presqu'ile : Equilibre économique du premier pavillon

➢ **Un investissement en partie financé par**

- **Participation promoteur en cours de négociation**
  Discussions sur :
  - la forme de la participation : PNRAS (participation pour non réalisation d'aire de stationnement), ou concession longue durée
  - le montant de la participation
- **Subvention Ecocité**

➢ **Equilibre financier du pavillon de la mobilité reposant sur**

- **Des objectifs de fréquentation par typologie d'usagers (résidents, salariés, visiteurs, véhicules partagés) et une progressive montée en puissance des véhicules partagés au détriment de la voiture individuelle**
- **Une tarification du stationnement adaptée :**
  - cohérente avec celle déjà existante en centre ville / demi-tarif pour les résidents
  - innovante sur les véhicules partagés (150 €/mois)
- **Une offre de stationnement dans le domaine privé maîtrisée**
  1ière étape : signature d'une Charte sur la Mobilité (réalisée)
  2ième étape : signature d'une convention de régulation du stationnement

ZAC Presqu'ile : Atouts et conséquence

➢ **Les atouts de la Presqu'ile pour permettre l'aboutissement du projet**

- **Des entreprises présentes sur le territoire très sensibles et actives sur les questions de mobilité avec des PDE performants (CEA, ST, INP,..)**
- **Une dynamique en place depuis plus d'un an avec des réunions régulières regroupant l'ensemble des partenaires**
- **Un lien avec le centre ville grenoblois avéré permettant la continuité des politiques de stationnement notamment**
- **Un programme de développement très important d'ici 2030 permettant de pouvoir affecter les places libérées par les changements de comportement aux nouveaux usagers**

➢ **La conséquence de cette dynamique importante : une commande politique pour décliner ces concepts sur les autres ZAC de la ville**

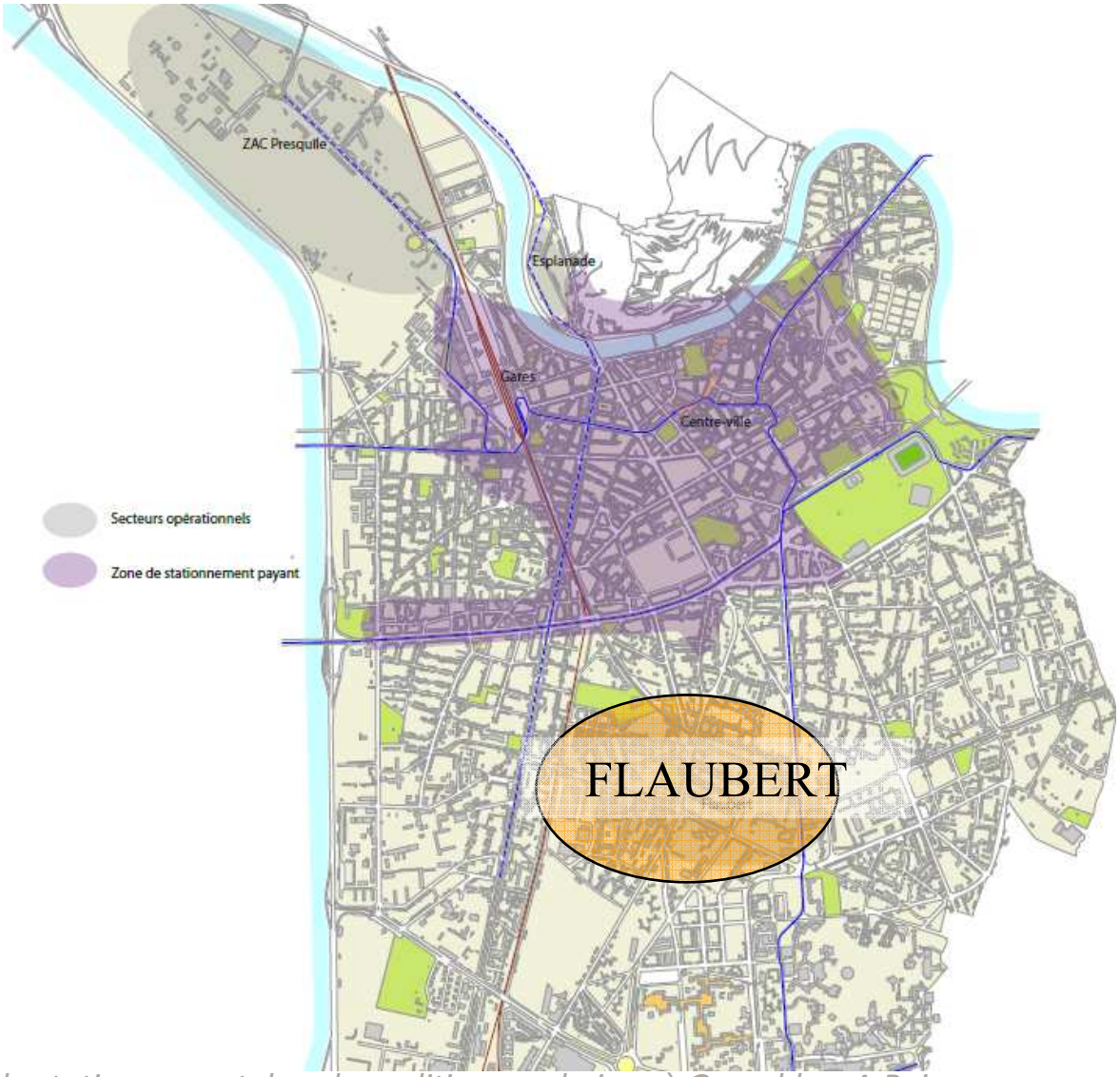
Stationnement mutualisé : ZAC ESPLANADE



ZAC ESPLANADE

- A termes un lien fort avec la ZAC Presqu'ile
- Une mutualisation existante sur un secteur avec un supermarché, mais pas sur les autres secteurs principalement à vocation résidentielles
- Un PLU imposant 1pl/logement
- Que faire des places libérées si à termes le besoin en stationnement est moindre ?
- Hypothèse de travail : baisser les normes du PLU pour dimensionner les ouvrages en fonction du besoin à l'horizon 2030 et « faire tampon » avec le stationnement sur voirie ?

Stationnement mutualisé : ZAC FLAUBERT



ZAC FLAUBERT : le royaume de la voiture individuelle

AUJOURD'HUI, le royaume de la voiture individuelle

- **Plus de 1000 places toutes gratuites, saturation rare**
- **Station métro/vélo : un des plus mauvais résultat sur l'agglomération en termes d'usages**
- **Quasi aucun plan de déplacements d'entreprises**

DEMAIN :

- **Pas de réalité économique autour d'un ouvrage public « mutualisé »**
- **Très peu de mutualisation avec les entreprises et salle de spectacle**
- **Pas de visiteurs horaires**

- **NOUVELLE HYPOTHESE : Travailler sur un ouvrage privé où le stationnement des résidants est regroupé pour préserver une évolution des usages ?**
- **REFLEXIONS pour diminuer le nombre de places de stationnement sur voirie pour créer la pénurie : quelle cohérence avec les quartiers limitrophes, quelle acceptabilité ?**

Conclusions

1/ Evolution du **PARKING** vers un lieu de **SERVICE MULTIMODAL** avec une complémentarité entre les différents modes

- Nécessité de relier les différents maillons de la chaîne de déplacements pour accompagner les changements de comportement
- Emergence d'une nouvelle fonction, l'« opérateur unique », ayant la gestion de l'ensemble de la chaîne des déplacements

2 / Pas de MODELE UNIQUE duplicable facilement

Différences en fonction des tissus urbains concernés, de leur densité, etc..

3/ Lorsque toutes les conditions sont réunies pour la mutualisation, le modèle économique reste difficile à trouver**, dépendant des contraintes de construction, du degré de mutualisation, de la fréquentation de visiteurs dans l'ouvrage,etc…**

4 / Un parking regroupé, première étape avant éventuelle mutualisation ?

5 / Intérêt d'une **maîtrise d'ouvrage publique** pour lancer le concept**, pour fédérer l'ensemble des partenaires**

Réflexion à mener sur « l'essaimage » de ce modèle, quel montage ensuite pour les prochains pavillons de la mobilité ?