

Rapport de préconisations

« Pour une politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public »



Atelier de projet : Octobre 2024 – Janvier 2025

Table des matières

Partie 1. Introduction.....	3
Partie 2. La composition du panel de citoyen.ne.s.....	4
Modalités de composition du panel de citoyen.ne.s.....	4
Taux de participation des membres par séances.....	5
L'intégration des membres des CCI au panel citoyen.....	6
L'exclusion et la réintégration d'un membre.....	6
Partie 3. Présentation de la démarche.....	8
Partie 4. Les intervenant.e.s rencontré.e.s au cours de la démarche.....	11
Partie 5. Les préconisations.....	12
Thématique : Tarification et zonage, et régulation du stationnement à proximité des commerces.....	13
Préconisation 1: Optimiser les parkings pour réduire la saturation du stationnement en voirie.....	13
Préconisation 2 : Mutualiser les parkings privés et administratifs.....	14
Préconisation 3 : Pouvoir apporter une réponse aux préoccupations des commerçant.e.s.....	14
Préconisation 4 : Passer les parkings relais accessibles aux personnes qui ont un ticket résident.....	15
Préconisation 5 : Améliorer la communication sur l'utilisation des places de livraison.....	16
Préconisation 6 : Augmenter le tarif pour les ménages possédant plusieurs véhicules.....	16
Préconisation 7 : Revoir progressivement le coût du ticket résident.....	17
Préconisation 8 : Mettre en place une dégressivité sociale pour le ticket résident.....	17
Préconisation 9 : Réviser la tarification et le zonage des parkings.....	18
Préconisation 10 : Prolonger la durée de stationnement gratuit.....	18
Préconisation 11 : Proposer un tarif symbolique pour le ticket résident.....	19
Préconisation 12 : Redéfinir le zonage de stationnement résidentiel.....	19
Thématique : Équilibre entre les stationnements et les autres usages de l'espace public.....	19
Préconisation 13 : Favoriser une cohabitation équilibrée entre les usager.e.s de l'espace public.....	20
Préconisation 14 : Améliorer l'accessibilité et les aménagements pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap.....	20
Thématique : Mobilités alternatives à la voiture individuelle.....	21
Préconisation 15 : Développer les points de covoiturage.....	21
Préconisation 16 : Promouvoir l'autopartage pour désengorger le stationnement.....	22
Préconisation 17 : Développer des ateliers vélo.....	23
Préconisation 19 : Élargir le nombre de jours de transports gratuits.....	27
Préconisation 20 : Préparer une transition progressive vers la gratuité totale d'ici 2030.....	28
Préconisation 21 : Développer des parkings relais stratégiques et les rendre accessibles et durables.....	29
Thématique : Accompagnement au changement par et pour les habitant.e.s.....	31
Préconisation 22 : Améliorer la communication sur les projets de travaux et d'aménagement et se coordonner entre la Ville et la Métropole.....	31
Préconisation 23 : S'appuyer et renforcer le maillage des acteurs de proximité et de quartier.....	32
Préconisation 24 : Informer et sensibiliser pour des mobilités alternatives inclusives.....	33
Partie 6. Le bilan des membres du panel.....	34
Annexes.....	36
Annexe 1 – Note de cadrage de cet Atelier de projet.....	36
Annexe 2 – Compte-rendu de la réunion avec les membres des CCI.....	42
Annexe 3 – Composition du panel.....	46
Annexe 4 – Projet de fonctionnement co-construit.....	58
Annexe 5 – Liste des documents fournis pendant l'atelier : lien vers la gare centrale.....	62
Annexe 6 – Présentation de Olivier Curto et Pauline Vinay (PPT).....	64

Remarque préliminaire :

Un membre du panel citoyen, issu des Conseils citoyens indépendants (CCI), s'est opposé à l'adoption du présent rapport de préconisation.

Partie 1. Introduction

Dans le cadre de la Charte de fonctionnement des Conseils citoyens indépendants (CCI), la Ville de Grenoble s'engage à mettre en place deux Ateliers de projet par an, ayant pour mission de produire des préconisations sur une politique municipale donnée. En 2024, les Conseils citoyens indépendants de territoire ont choisi de traiter prioritairement deux sujets : « l'accès à l'eau sur l'espace public » et « la politique de stationnement et l'utilisation partagée de l'espace public à Grenoble ». La question de l'accès à l'eau a déjà été traitée précédemment lors d'un atelier de projet similaire.

Le mandat confié aux citoyen.ne.s de cet atelier de projet est d'établir des préconisations pour une politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public.

En effet, en ville, le stationnement sur voirie occupe une part importante d'un espace public limité, qui doit répondre à des usages variés. Une politique de stationnement efficace doit concilier les besoins des résident.e.s, les enjeux de transition écologique et d'équité sociale, tout en libérant de l'espace pour des mobilités alternatives et de nouveaux aménagements urbains (pistes cyclables, espaces verts, terrasses, etc.).

Les citoyen.ne.s mobilisé.es ont été invité.e.s à réfléchir sur le stationnement et l'espace public à partir de leurs propres expériences et usages. L'atelier de projet a permis d'explorer des pistes concrètes pour améliorer la politique de stationnement de Grenoble, en tenant compte de ses intersections avec d'autres politiques publiques comme l'aménagement urbain, la transition écologique et l'attractivité commerciale.

Plusieurs motivations pour prendre part à cette démarche ont été évoquées par les participant.e.s : tout d'abord, beaucoup souhaitent découvrir une démarche participative et **mieux comprendre le fonctionnement de la démocratie locale**. L'atelier est également perçu comme une occasion de **réfléchir collectivement aux enjeux du stationnement et d'aménagement urbain** à Grenoble.

Les participant.e.s ont exprimé un intérêt pour plusieurs axes de réflexion, notamment :

- L'équilibre entre les différents usages de l'espace public et la prise en compte des besoins spécifiques (stationnement des vélos, des personnes handicapées, etc.) ;
- Les préoccupations environnementales, telles que la réduction de la pollution et la végétalisation des espaces publics ;
- Les enjeux sociaux, avec une attention particulière à l'inclusivité et à la lutte contre les inégalités liées aux politiques de zonage et de tarification.

Enfin, cet atelier est vu comme une plateforme permettant de co-construire des solutions pour répondre aux défis actuels et futurs, en améliorant la qualité de vie des habitant.e.s et en accompagnant la transition vers des mobilités plus durables.

Partie 2. La composition du panel de citoyen.ne.s

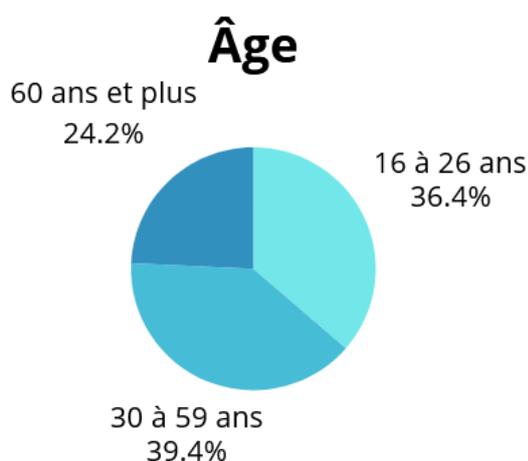
Modalités de composition du panel de citoyen.ne.s

Le panel citoyen participant à cet atelier est composé de 33 personnes habitant Grenoble. Initialement le panel recruté était de 35 personnes, mais 2 d'entre elles n'ont participé, à ce jour, à aucune séance. Nous retenons donc un panel effectif de 33 personnes ayant pris part à cet atelier.

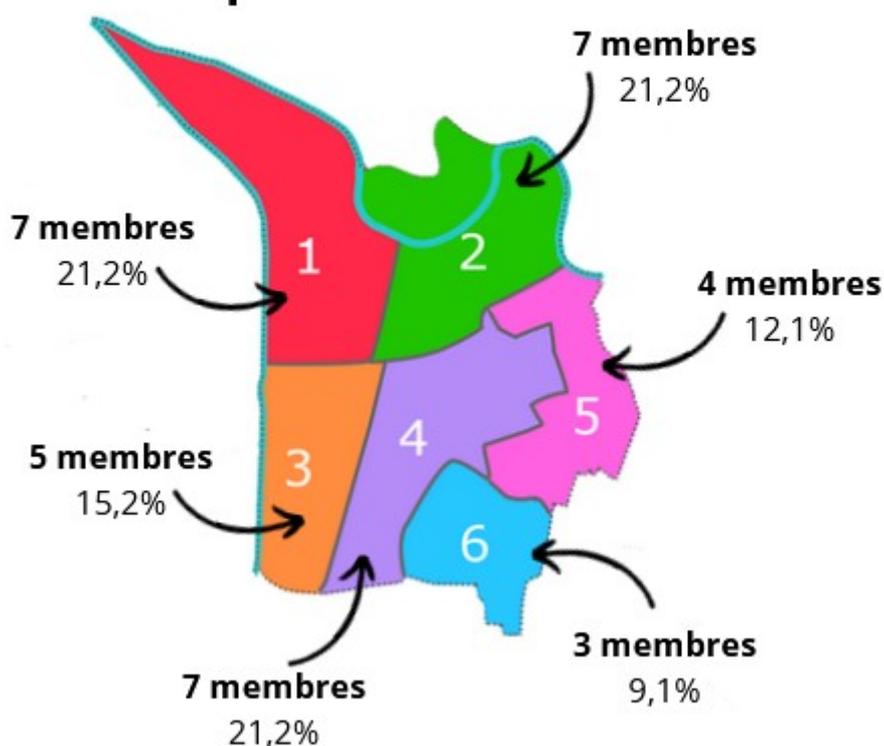
Sur ce panel effectif de 33 personnes, 5 sont issues des Conseils citoyens indépendants et 28 sont issues du tirage au sort (après une démarche d'aller-vers dans la rue, un démarchage téléphonique, ainsi qu'un appel à volontaires envoyés aux abonnés du Ticket Résident et diffusés via les canaux de communication de la Ville de Grenoble).

Le recrutement de ce panel a été pris en charge par le service Vie associative et citoyenne de la Ville de Grenoble et un cabinet de recrutement extérieur, le COHDA. Il a été recherché, autant que possible, un équilibre en termes de genre, de secteur géographique et de tranche d'âge. Un dernier critère (représentation équilibrée entre ménages motorisés et non motorisés) a été introduit comme base de repêchage pour rééquilibrer le panel, à l'issue du tirage au sort sur les 3 premiers critères. La répartition effective de ce panel de 33 personnes est répartie comme suit :

- Pour la répartition de genre, il y a 18 hommes pour 15 femmes.
- En ce qui concerne la répartition selon l'âge, il y a 12 personnes de 16 à 29 ans ; 13 personnes de 30 à 59 ans et 8 personnes de 60 ans et plus.
- Pour la répartition géographique, 7 personnes habitent le secteur 1 ; 7 personnes le secteur 2 ; 5 personnes le secteur 3 ; 7 personnes le secteur 4 ; 4 personnes le secteur 5 ; 3 personnes le secteur 6 ; soit un déséquilibre pour les secteurs 3, 5 et 6 au profit des secteurs 1, 2 et 4, mais qui n'a pu être comblé faute de volontaires suffisants sur ces secteurs.
- En ce qui concerne la répartition entre ménages motorisés et non motorisés : 22 personnes sont propriétaires d'un véhicule motorisé (sur un objectif de 22) ; 10 personnes ne sont pas propriétaires d'une voiture (sur un objectif de 14), et 1 personne n'a pas donné cette information.



Habitant.e.s par secteurs



Si la composition arrêtée du panel est celle-ci, il est à noter que deux membres ont également souhaité quitter d'eux-mêmes l'Atelier de projet, un.e entre la deuxième et la troisième séance, par mail de démission envoyé aux élu.e.s portant l'Atelier de projet, et l'autre le 14 janvier, par mail écrit aux agent.e.s, le matin même de la dernière séance.

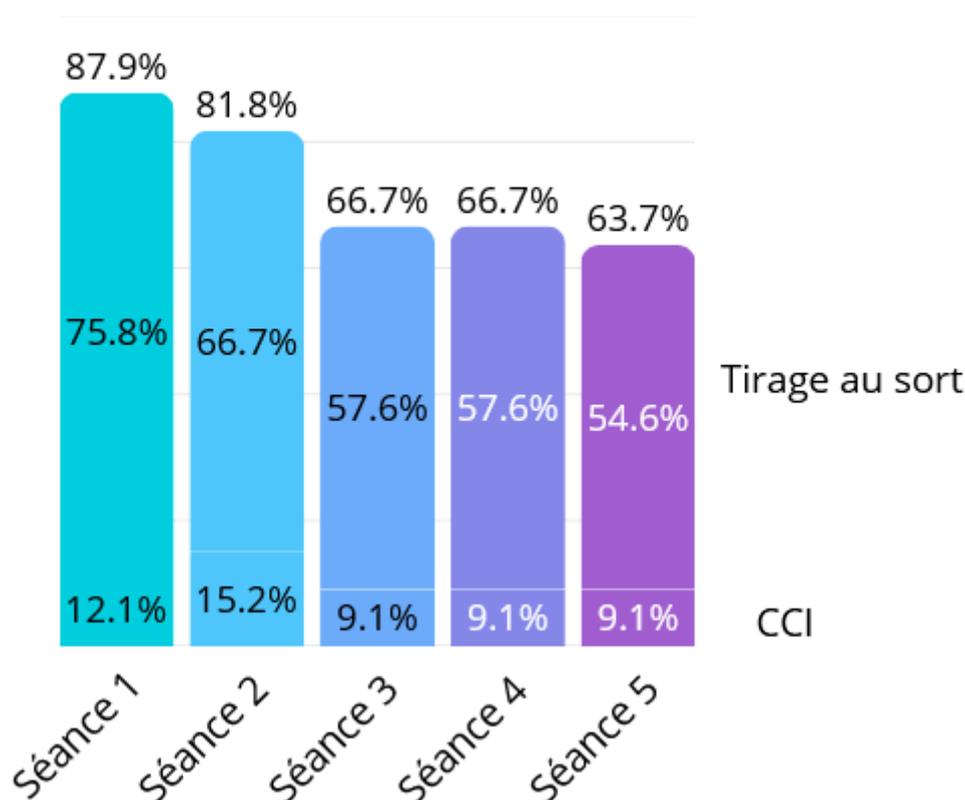
Taux de participation des membres par séances

Le taux de participation sur les 5 séances a été en moyenne de 73%, à savoir :

- Séance 1 (Mardi 5 novembre) : 29 participant.e.s, soit 88 % du panel effectif initial
- Séance 2 (Samedi 16 novembre) : 27 participant.e.s, soit 82 % du panel effectif initial
- Séance 3 (Samedi 30 novembre) : 22 participant.e.s, soit 67 % du panel effectif initial
- Séance 4 (Jeudi 12 décembre) : 22 participant.e.s, soit 67 % du panel effectif initial
- Séance 5 (Mardi 14 janvier) : 21 participant.e.s, soit 64 % du panel effectif initial

Vous retrouverez la procédure du tirage au sort et le détail de la participation des membres aux séances en annexe de ce document.

Participation à chaque séance



L'intégration des membres des CCI au panel citoyen

En amont de cet atelier, une réunion a été organisée le 28 octobre 2024 entre la Ville et les différents CCI pour évoquer la place des CCI dans l'Atelier de projet et le fonctionnement de celui-ci. Pendant cette rencontre préalable, certain.e.s membres ont pointé du doigt que le sujet avait été élargi par rapport à la proposition initiale. (*Vous retrouverez le compte-rendu de cette réunion dans les annexes de ce document*). Cette remarque a aussi été évoquée lors de la première séance d'atelier par certain.e.s membres des CCI.

L'exclusion et la réintégration d'un membre

L'exclusion d'un membre a marqué une étape clé dans les relations entre la Ville de Grenoble et les participant.e.s à l'atelier de projet sur le stationnement. Initialement, ce membre avait participé aux trois premières séances de l'atelier, où certain.e.s membres du panel avaient exprimé des retours négatifs sur son comportement, jugé agaçant et perturbateur. Entre la troisième et la quatrième séance, le membre a été exclu par une décision des élu.e.s en charge de l'atelier, justifiée par son refus de signer le projet de

fonctionnement, un document élaboré pour garantir un cadre de travail respectueux, démocratique et collégial. Le membre exclu ne s'est pas opposé au principe de la charte – projet de fonctionnement mais a refusé de la signer car ce n'était pas prévu au départ. La majorité des membres de l'atelier n'était pas favorable à la façon dont cette exclusion s'est produite et aurait préféré être consultée en amont et pouvoir voter éventuellement l'exclusion. Cet événement met l'accent sur la nécessité de traiter différemment et en concertation avec les membres de l'atelier ce type de problème dans le futur. Cette exclusion, officialisée par un courrier de la Ville, visait à préserver les conditions de sérénité au sein du groupe. En réaction, le membre a déposé deux référés devant le Tribunal administratif de Grenoble : l'un demandant la suspension de sa décision d'exclusion, et l'autre son annulation. Le Tribunal a statué favorablement sur le premier référé, ordonnant à la Ville de suspendre provisoirement sa décision et de réintégrer le membre au panel à titre provisoire, en attendant le jugement sur le fond.

Lors de la dernière séance, le membre a été réintégré au groupe et a demandé cinq minutes de prise de parole en début de réunion. Après un rappel par la Ville des raisons de sa réintégration, le membre a dénoncé son exclusion, qualifiant la décision de la Ville d'entachée d'illégalité et critiquant les arguments avancés par son avocat lors du procès. Il a également exprimé son souhait d'intégrer au rapport final de l'atelier un texte détaillant son exclusion, ses recours judiciaires et la décision du Tribunal, ainsi que de faire lire ce texte lors du Conseil municipal. Cette demande a suscité des débats parmi les membres du panel. Certain.e.s ont souligné l'importance de documenter ces événements, mais ont exprimé des réserves quant à l'intégration de l'ensemble des éléments juridiques au rapport, préférant se concentrer sur les travaux de l'atelier. Une proposition a été faite de reporter l'examen des demandes de ce membre à la fin de la séance, afin de débiter immédiatement les travaux, ce qui a été voté à la majorité (15 voix sur 21). Face à cette décision, le membre a quitté la salle.

Les membres présent.e.s lors de la dernière séance ont voté pour que cet événement soit inclus dans ce rapport de préconisations. Cet épisode a mis en lumière des tensions concernant la gouvernance des ateliers, notamment en ce qui concerne le pouvoir d'exclusion et sur les répercussions de ces décisions sur le déroulement des travaux. Plusieurs membres du panel ont indiqué qu'ils et elles auraient aimé pouvoir s'exprimer, voire participer à la décision concernant l'exclusion ou non du membre.

Partie 3. Présentation de la démarche

L'Atelier de projet est un outil de démocratie locale pour offrir à des grenoblois.e.s, volontaires et tiré.e.s au sort, des espaces de construction des politiques municipales. Cet Atelier travaille spécifiquement sur la thématique du stationnement et des espaces publics à Grenoble. Dans le cadre de cet Atelier de projet, il s'agit pour le panel de citoyen.ne.s d'établir des recommandations à destination des élu.e.s et du Conseil Municipal sur les sujets suivants :

- Les enjeux d'aménagements urbains pour encourager l'évolution des mobilités et la libération d'espaces publics, dans l'objectif de répondre aux nouveaux besoins et améliorer la qualité de vie en ville.
- Les alternatives possibles au stationnement sur voirie et les moyens pour lutter contre les incivilités commises sur les véhicules stationnés sur voirie.
- Les enjeux tarifaires et de zonage en vue de répondre aux besoins de stationnement en proximité des résident.e.s et favoriser la rotation des véhicules dans les zones commerciales et au-delà.

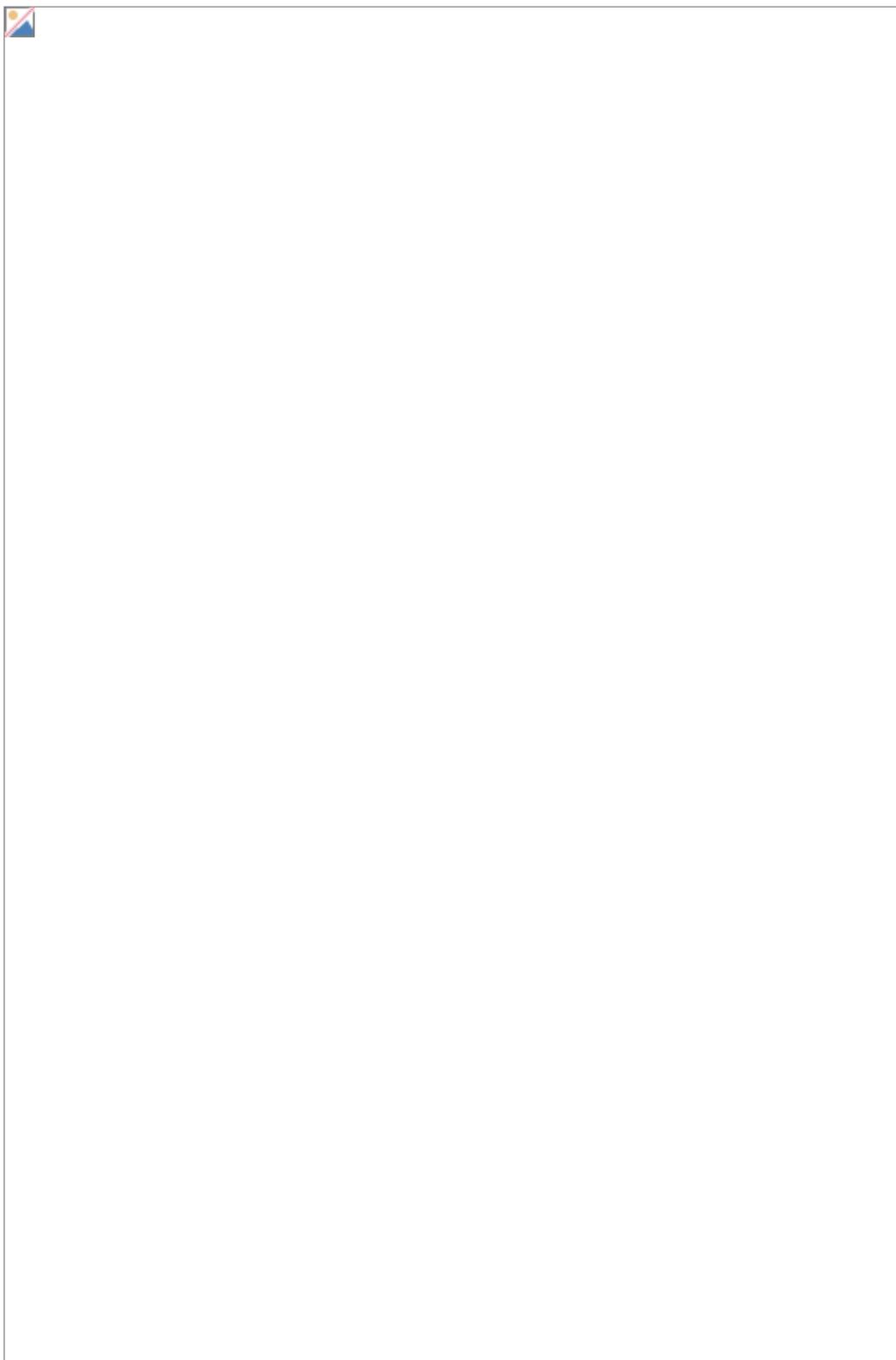
Il s'agit également de co-construire le cadre de travail et notamment le projet de fonctionnement, visant à garantir un espace de dialogue respectueux, démocratique et équitable, en s'appuyant sur des valeurs comme l'écoute active, la coopération et l'engagement de chaque participant.e. Des règles précises ont émergé pour encadrer les échanges, la prise de décision collective, la communication entre les séances. Cela a aussi permis de statuer sur la mise en place d'outils collaboratifs, de groupes thématiques, et de critères de succès clairs.

Le panel devait se réunir lors de 4 séances de travail, les 5, 16, 30 novembre et 12 décembre 2024. Une cinquième séance a finalement été organisée pour conclure le travail, avec l'accord des membres du panel. Cette séance s'est déroulée le 14 janvier 2025. Ces séances ont été animées par l'équipe d'Agora Dazibao, agence de consultation en intelligence collective. La démarche d'intelligence collective a été établie par l'équipe de facilitation en lien avec les services de la Ville de Grenoble.

Lors de la dernière séance, le 14 janvier 2025, les préconisations élaborées par le panel ont pu être présentées à :

- Gilles Namur, Adjoint Espaces publics - Nature en ville - Biodiversité et Fraîcheur, Végétalisation – Mobilités Circulation - Stationnement - Pré-contentieux – Réglementation de la publicité – Quartier de l'école Sidi Brahim.
- Olivier Curto, Chef du service Circulation, Lumières de la Ville de Grenoble
- Pauline Vinay, Cheffe de projet stationnement, référente PDM, Service Circulation, Réseaux, Lumières de la Ville de Grenoble
- Excusée, Annabelle Bretton, Adjointe Éducation populaire, Jeunesse, Vie associative et Démocratie participative – Quartier de l'école les Genêts

Les planches de facilitation graphique qui suivent ont été produites par Manuka, facilitatrice graphique, lors de la séance de travail de l'atelier du 30 novembre 2024. Elles présentent une partie des questions posées aux expert.e.s présent.e.s lors de cette séance, ainsi que les premières préconisations qui ont émergé lors de cette séance de travail.



Partie 4. Les intervenant.e.s rencontré.e.s au cours de la démarche

Les membres du panel ont pu rencontrer et échanger avec 15 intervenant.e.s au cours de séances ainsi qu'en travail inter-séance en visio, qui sont des expert.e.s, des agent.e.s de collectivités locales, des représentant.e.s d'intérêts :

- Pauline Vinay, Cheffe de projet stationnement, référente PDM, Service Circulation, Réseaux, Lumières de la Ville de Grenoble
- Olivier Curto, Chef du service Circulation, Lumières de la Ville de Grenoble
- Simon Labouret, Directeur de projet, Mission aménagement des espaces publics (MAEP) de la Ville de Grenoble
- Jérôme Lamain, Chef de Service Police municipale de la Ville de Grenoble
- Clément Devreton, Chef de projet Politique de stationnement, à Grenoble Alpes Métropole
- Frédéric Caraz, Responsable du service Occupation commerciale de la Ville de Grenoble
- Lionel Faure, Expert mobilités actives et partage de l'espace public à Grenoble Alpes Métropole
- Isabelle Reynaud, Chargée d'études mobilité et cheffe de projet sur l'enquête EMC2 de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG)
- Benjamin Pradel, Docteur en sociologie urbaine, spécialiste des mobilités et transports durables et de l'aménagement et du partage des espaces publics.
- Emmanuel Colin de Verdière, Président de l'Association ADTC
- Frédéric Héran, Économiste et urbaniste à l'université de Lille, spécialiste de la mobilité des personnes et membre de l'association Rue de l'Avenir
- Thierry Bruno et Xavier Platière, de l'antenne iséroise de la Fédération Française des Motards en Colère
- Jean-Noël Pusel, du Collectif Touche pas à ma place
- Michel Szempruch du Collectif pour la gratuité des transports en commun
- Jean-Luc Genevrier, apportant son expertise d'usage en tant que Personne à Mobilité Réduite

Partie 5. Les préconisations

Lors de la dernière séance, étant donné le contexte particulier (une longue prise de parole a nécessité d'adapter le déroulé prévisionnel de la séance), le mode de vote retenu pour statuer les préconisations a été le vote à main levée. L'animateur a demandé pour chaque préconisation : « Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ? ». Chaque membre présent disposait d'une voix et les résultats ont été enregistrés immédiatement. Cela a permis une prise de décision rapide et transparente. Lorsque des personnes votaient contre, nous avons tenté de lever les objections en reformulant ou en découpant les préconisations. Lorsque des membres demandaient des éclaircissements, ils ont été apportés autant que possible dans le temps imparti.

Les préconisations ont été classées selon cinq niveaux de validation, définis comme suit :

- **"Validée à l'unanimité"** : Tous les votants se prononcent **"pour"**, sans aucun vote **"contre"** ni abstention.
- **"Validée très majoritairement"** : La proposition obtient **au moins 15 votes "pour" et aucun vote "contre"** (les abstentions ne remettent pas en cause cette validation).
- **"Validée majoritairement"** : Il y a **plus de votes "pour" que de votes "contre"**, même en présence d'abstentions.
- **"Ne fait pas consensus"** : Le nombre de votes **"pour" n'atteint pas la majorité** (autrement dit, il y a autant ou plus de votes **"contre"** que de votes **"pour"**, ou bien une répartition trop équilibrée pour trancher clairement).
- **"Rejetée"** : La proposition est **majoritairement rejetée**, c'est-à-dire qu'il y a **plus de votes "contre" que de votes "pour"**.

Grâce aux échanges avec les expert.e.s et aux savoirs d'usage des participant.e.s de l'atelier, il ressort que la thématique du stationnement et du partage de l'espace public ne se limite pas à la question de la tarification et du zonage, mais aborde également d'autres questions, comme celle des autres usages de l'espace public, des mobilités (et notamment des mobilités alternatives à la voiture individuelle), et enfin celle de l'accompagnement au changement pour les habitant.e.s.

Ainsi, quatre thématiques ont été travaillées par les membres du panel :

- Tarification et zonage, et régulation du stationnement à proximité des commerces
- Équilibre entre les stationnements et les autres usages de l'espace public
- Mobilités alternatives à la voiture individuelle
- Accompagnement au changement par et pour les habitant.e. s

Lors de la cinquième et dernière séance ont eu lieu les votes de la part des membres du panel présent.e.s. Ainsi, seul.e.s 20 membres du panel ont pris part au vote sur un panel effectif de 31 personnes à cette date (pour rappel : le panel initial était de 35 personnes, 2 personnes ne sont jamais venues et 2 personnes ont démissionné avant cette séance).

Thématique : Tarification et zonage, et régulation du stationnement à proximité des commerces

Préconisation 1: Optimiser les parkings pour réduire la saturation du stationnement en voirie

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Aligner les tarifs pour encourager l'utilisation des parkings :
 - Réviser la tarification des parkings en ouvrage pour les rendre plus compétitifs par rapport au stationnement en voirie (Compétence Métropole)
 - Aligner les tarifs des parkings relais sur le tarif résident, tout en assurant leur accessibilité 24h/24 et leur sécurité grâce à une surveillance renforcée (Compétence SMMAG)
2. Améliorer la communication pour maximiser l'utilisation des parkings :
 - Lancer une campagne massive pour informer les usager.e.s sur :
 - Les avantages tarifaires des parkings relais et en ouvrage.
 - Les services associés, tels que la surveillance et les horaires d'accessibilité étendus.
3. Offrir des services complémentaires pour attirer les usager.e.s :
 - Mettre en place un forfait spécial pour les visiteur.s.e.s (week-end ou 3 jours) dans les parkings relais afin de promouvoir leur usage pour les séjours courts.

Constat et données :

- Les parkings en ouvrage sont parfois déficitaires et sous-utilisés
- Leur coût de création est élevé (entre 17 000 et 30 000 euros par place)
- Leur tarification et leur communication sont souvent inadaptées, ce qui limite leur utilisation

Problématiques :

- Le manque d'attractivité des parkings en ouvrage et relais aggrave la saturation des stationnements en voirie
- Soumis à des questions juridiques, un cadre légal l'empêche (pour les parkings en ouvrage)
- Une tarification peu incitative maintient une préférence pour le stationnement en voirie

Arguments :

- Une tarification attractive encouragerait l'utilisation des parkings en ouvrage, réduisant ainsi la pression sur les places en voirie

- Cela optimiserait l'usage d'infrastructures déjà existantes et souvent coûteuses à entretenir
- Offrir un tarif résident et une accessibilité étendue pour les parkings relais inciterait les habitant.e.s à utiliser les parkings relais
- Cela réduirait la pression sur le centre-ville et favoriserait une mobilité intermodale
- Une communication massive garantirait une meilleure connaissance et utilisation de ces infrastructures

Préconisation 2 : Mutualiser les parkings privés et administratifs

Négocier des partenariats pour permettre l'accès nocturne aux parkings privés (supermarchés, entreprises) et administratifs pour les résident.e.s, en assurant la sécurité et la responsabilité juridique des espaces. (Compétence Ville)

Votes : 18 pour / 2 abstentions : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Les parkings privés des supermarchés et entreprises sont sous-utilisés la nuit
- Les parkings administratifs restent souvent vides en dehors des heures de travail
- Des pratiques similaires ont été observées avec succès dans d'autres villes

Problématiques :

- Les habitant.e.s manquent de place de stationnement la nuit
- Besoin d'accord entre la Ville et les propriétaires de ces parkings
- Problèmes de sécurisation et de responsabilité sur ces parkings

Arguments :

- La mutualisation est une solution économique et écologique qui optimise les infrastructures existantes sans nécessiter de nouvelles constructions
- Cela permettrait aux résident.e.s sans garage d'avoir un accès facilité à des places de stationnement à proximité de chez eux
- Une telle initiative renforcerait la collaboration entre la Ville et les acteurs privés et administratifs

Préconisation 3 : Pouvoir apporter une réponse aux préoccupations des commerçant.e.s

et autres professionnel.le.s concerné.e.s par un projet de modification d'espace public, notamment de stationnement proche de leur lieu de travail. Cette réponse peut passer par la commande d'une étude de mobilité ou la présentation d'une étude réalisée ailleurs qui correspond à la situation. (Compétence Métropole)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Les commerçant.e.s craignent que des politiques restrictives nuisent à leur activité économique

- Des études ont été réalisées dans plusieurs villes sur les moyens de transports utilisés par la clientèle pour se rendre dans des commerces de proximité et des services de proximité à la personne (médecin, crèche...).
- Commander une étude à un bureau indépendant est possible afin d'obtenir des statistiques propres à la zone concernée

Problématiques :

- Installation d'une atmosphère de conflit entre les institutions concernées et les habitant.e.s
- Renforcer les démarches participatives pour « faire ensemble »

Arguments :

- Une étude indépendante apporterait des données fiables pour évaluer l'impact réel des politiques actuelles et envisager des améliorations
- Cela permettrait de répondre aux craintes des commerçant.e.s et des habitant.e.s tout en légitimant les décisions de la Ville et de la Métropole
- Organiser une présentation d'une étude de mobilité réalisée ailleurs dans une situation similaire pourrait permettre de désamorcer des tensions à moindre frais.

Compléments :

- Préconisation notamment réfléchie suite aux tensions apparues après l'annonce du projet de l'avenue Jeanne d'Arc

Préconisation 4 : Passer les parkings relais accessibles aux personnes qui ont un ticket résident

rendre accessible aux résident.e.s ayant la vignette les parkings relais (Compétence Ville)

Votes : 15 pour / 5 abstentions : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Leur tarification et leur communication sont souvent inadaptées, ce qui limite leur utilisation

Problématiques :

- Une tarification peu incitative maintient une préférence pour le stationnement en voirie

Arguments :

- Offrir un tarif résident et une accessibilité étendue inciterait les habitant.e.s à utiliser les parkings relais
- Cela réduirait la pression sur le centre-ville et favoriserait une mobilité intermodale
- Une communication massive garantirait une meilleure connaissance et utilisation de ces infrastructures

Préconisation 5 : Améliorer la communication sur l'utilisation des places de livraison

Informar les usager.e.s sur la possibilité d'utiliser les places de livraison avec un disque, selon les horaires définis (en dehors des horaires de livraison) (Compétence Ville)

Votes : 11 pour / 9 abstentions : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Peu de personnes connaissent cette possibilité ou en comprennent les règles précises

Problématiques :

- Un manque d'information réduit l'efficacité des places de livraison pour d'autres usages permis
- Les usager.e.s ne savent pas toujours comment exploiter les dispositifs existants sans risquer de verbalisation

Arguments :

- Une meilleure communication pourrait améliorer l'utilisation des places disponibles sans nécessiter de nouvelles infrastructures
- Cela répondrait à une demande exprimée de clarté et de transparence sur les règles de stationnement
- Informer davantage peut encourager une meilleure rotation des véhicules et réduire les tensions autour du stationnement

Compléments :

- Panneaux de signalisation
- Disque bleu à disposition des commerçants

Préconisation 6 : Augmenter le tarif pour les ménages possédant plusieurs véhicules

Instaurer une tarification progressive pour les ménages ayant un deuxième véhicule, afin de réduire l'occupation excessive de l'espace public. Prendre en compte des critères sociaux et professionnels (famille nombreuses, PMR, travailleur nécessitant une voiture de fonction...) pour garantir l'équité dans l'application de cette mesure. (Compétence Ville)

Votes : 16 pour / 3 abstentions / 1 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- 12 % des foyers possèdent une deuxième voiture, augmentant la pression sur le stationnement
- La tarification actuelle ne différencie pas les foyers selon le nombre de véhicules possédés

Problématiques :

- Les ménages avec plusieurs véhicules occupent disproportionnellement l'espace public

Arguments :

- Augmenter le prix de la vignette pour un deuxième véhicule encouragerait les foyers à repenser leur usage des voitures
- Cela libérerait de l'espace public pour d'autres usages ou pour les habitant.e.s sans garage
- Une tarification différenciée est perçue comme plus équitable par rapport à l'occupation de l'espace public

Préconisation 7 : Revoir progressivement le coût du ticket résident

Augmenter progressivement le tarif résident pour inciter à des solutions partagées à condition que les parkings-relais aient été préalablement passés au tarif résident. Conditionner l'augmentation du tarif résident à un prix de parking relais inférieur à celui du ticket résident sur voirie. (Compétence Ville)

Votes : 16 pour / 3 abstentions / 1 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Une tarification basse favorise une occupation prolongée et inefficace de l'espace public
- La gestion des places disponibles devient plus complexe avec des tarifs peu incitatifs

Arguments :

- Augmenter le coût inciterait à une utilisation plus raisonnée des places de stationnement résidentielles
- Une augmentation pourrait également encourager les ménages à adopter des solutions partagées ou à réduire leur parc automobile

Préconisation 8 : Mettre en place une dégressivité sociale pour le ticket résident

Adapter le coût du ticket résident en fonction des revenus des ménages, afin d'assurer un accès équitable aux stationnements résidentiels. (Compétence : Ville)

Votes : 13 pour / 4 abstentions / 1 contre / 2 ne prennent pas part au vote : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Actuellement, le ticket résident n'intègre pas de dégressivité selon les revenus
- La tarification standard peut représenter une charge importante pour les ménages modestes

Problématiques :

- Les inégalités d'accès au stationnement pour les habitant.e.s à faibles revenus persistent

Arguments :

- Une dégressivité sociale alignerait le coût du ticket avec les capacités financières des résident.e.s, renforçant l'équité

Préconisation 9 : Réviser la tarification et le zonage des parkings

(Compétence Ville)

- Hypothèse A : Étendre le stationnement payant sur les zones gratuites en créant une zone à tarif très faible (moins chère que la zone verte actuelle)
 - **Votes : 11 pour / 7 abstentions / 2 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT**
- Hypothèse B : Élargir la zone verte vers le sud de Grenoble, puis, dans un second temps, créer une nouvelle couleur de zonage et un nouveau tarif.
 - **Votes : 5 pour / 12 abstentions / 1 contre : NE FAIT PAS CONSENSUS**

Constat et données :

- Les zones gratuites sont souvent saturées, car elles attirent un grand nombre de véhicules
- La zone verte est actuellement la moins chère, mais les habitant.e.s évoquent un besoin d'alternatives encore plus économiques pour certains publics
- Une tarification adaptée peut encourager une meilleure rotation des véhicules

Arguments :

- Afin d'orienter les automobilistes vers certaines zones et permettre d'occuper des parkings qui sont aujourd'hui vides car trop chers (exemple de l'Île Verte)

Compléments :

- Élargir des parkings payants autour des parkings en ouvrage et relais
- Système de paiement autre que horodateur : smartphone, plaque d'immatriculation

Préconisation 10 : Prolonger la durée de stationnement gratuit

Passer de 20 à 30 minutes de gratuité pour les stationnements en voirie et dans les parkings en ouvrage, afin de soutenir les commerces de proximité et répondre aux besoins des usager.e.s (Compétence Ville)

Votes : 11 pour / 5 abstentions / 4 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Constat et données :

- Cause à effet : Empêcher les voitures de venir en centre-ville pénalise les commerces
- Données qui montrent que la piétonisation n'a pas un effet négatif sur les commerces

Problématiques :

- Besoin d'une étude entre le temps d'achat et le temps de stationnement nécessaire

Arguments :

- Un compromis entre incitation et contrôle peut être atteint via une prolongation raisonnable de la durée gratuite

Préconisation 11 : Proposer un tarif symbolique pour le ticket résident

Fixer un coût mensuel unique de 1€, correspondant au coût administratif de gestion. (Compétence : Ville)

Votes : 13 contre / 7 abstentions : REJETÉE

Problématiques :

- Une tarification élevée ne reflète pas nécessairement les coûts réels de gestion

Arguments :

- Fixer un prix symbolique renforcerait l'équité et garantirait l'accès au stationnement pour tous.e.s

Préconisation 12 : Redéfinir le zonage de stationnement résidentiel

Réorganiser les zones de stationnement pour mieux répondre aux besoins réels des habitant.e.s et équilibrer l'utilisation des places disponibles. (Compétence : Ville)

Votes : les 20 membres ne prennent pas part au vote (préconisation trop floue)

Constat et données :

- Le zonage actuel ne prend pas toujours en compte les besoins réels des habitant.e.s
- Une répartition inadaptée des zones accentue les tensions et les inégalités d'accès au stationnement

Problématiques :

- Les changements de zonage non concertés aggravent la frustration des usager.e.s

Arguments :

- Adapter le zonage aux besoins réels permettrait une utilisation plus efficace des places disponibles
- Une concertation préalable garantirait une meilleure acceptation des modifications

Thématique : Équilibre entre les stationnements et les autres usages de l'espace public

Préconisation 13 : Favoriser une cohabitation équilibrée entre les usager.e.s de l'espace public

(Compétence Ville et Métropole)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Améliorer la sécurité des piétons dans les zones partagées avec les cyclistes
 - Prioriser les piétons dans les espaces où cohabitent vélos et piétons
2. Rééquilibrer le partage de l'espace public lors des projets de réaménagement :
 - Dans une rue, saisir les opportunités de travaux pour tendre vers un équilibre entre espaces dévolus à l'automobile et les autres usages urbains tout autant légitimes. Ce rééquilibrage doit se faire en concertation avec les riverain.e.s et avec l'ambition de rendre la rue plus agréable pour les enfants et personnes âgées notamment en végétalisant et en créant des aménités et des espaces de convivialité.

Problématiques :

- L'omniprésence de la voiture empêche une répartition équitable de l'espace public entre différents usages, rend désagréable et insécure les déplacements des piétons
- Le manque de régulation claire dans certaines zones accentue les tensions entre cyclistes et piétons

Arguments :

- Réaménager l'espace public en faveur de la végétalisation et des mobilités douces améliorerait la qualité de vie des habitant.e.s.
- Faire en sorte que les enfants puissent rejoindre facilement par un cheminement agréable et sécurisé leur école. Diminuer drastiquement la proportion d'enfants accompagnés en voiture à l'école
- Faire des rues un espace de desserte et empêcher, par des sens de circulation non traversants, que traverser un quartier puisse être une alternative de contournement des grands boulevards.
- Plus de place pour d'autres usages de la rue : végétalisation, bancs, terrasses, boxes à vélos...
- Une meilleure organisation des flux vélos-piétons réduirait les tensions et améliorerait la cohabitation

Préconisation 14 : Améliorer l'accessibilité et les aménagements pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap

(Compétence Ville Métropole et SMMAG)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Adapter les aménagements de stationnement pour les PMR :
 - Ajouter plus de places pour les PMR
 - Mettre en place des places de stationnement PMR plus longues et plus larges, adaptées aux rampes et fauteuils roulants
 - Veiller à ce que les places ne soient ni surélevées ni végétalisées pour en garantir l'accessibilité
 - Augmenter les contrôles et la verbalisation sur les places PMR pour garantir leur usage par les ayants droit.
2. Développer des solutions de mobilité spécifiques :
 - Ajouter des taxis collectifs, des transports à la demande, et des taxis-vélos pour les PMR et les personnes âgées, avec une tarification dégressive pour ces publics.
3. Créer un atelier citoyen ou une commission dédiée aux questions de handicap :
 - Impliquer des personnes en situation de handicap dans des balades urbaines pour identifier les obstacles à l'accessibilité
 - Mettre en situation les élu.e.s et agent.e.s (exemple : fauteuil roulant, masque pour handicap visuel) pour mieux comprendre les enjeux du handicap.
 - Inclure des personnes déjà impliquées dans des associations tout en garantissant une représentativité des personnes non associées.
4. Établir une politique proactive d'accessibilité dans les espaces publics :
 - Développer des infrastructures accessibles en veillant à répondre aux besoins spécifiques liés aux différents types de handicap, qu'ils soient physiques ou mentaux
 - Communiquer davantage sur les droits et conditions d'accès pour les PMR

Thématique : Mobilités alternatives à la voiture individuelle

Préconisation 15 : Développer les points de covoiturage

(Compétence SMMAG)

Votes : 20 pour : VALIDÉE À L'UNANIMITÉ

- Accroître le nombre de points de covoiturage, notamment aux abords de la rocade (cf. carte "arrêts de covoiturage").
- Sécuriser les arrêts de covoiturage, par exemple en les élargissant ou en aménageant la route de façon à ralentir la circulation à leur niveau.
- Une place de covoiturage supplémentaire pourrait être la bienvenue pour les arrêts de covoiturage les plus fréquentés.
- Signaler les arrêts par des marquages au sol (urbanisme tactique) à destination de tous.te.s les usager.e.s pour que les automobilistes soient attentif.ve.s à la montée et descente fréquente des covoitureur.euse.s et pour que leur existence et leur localisation soit connue de tous.

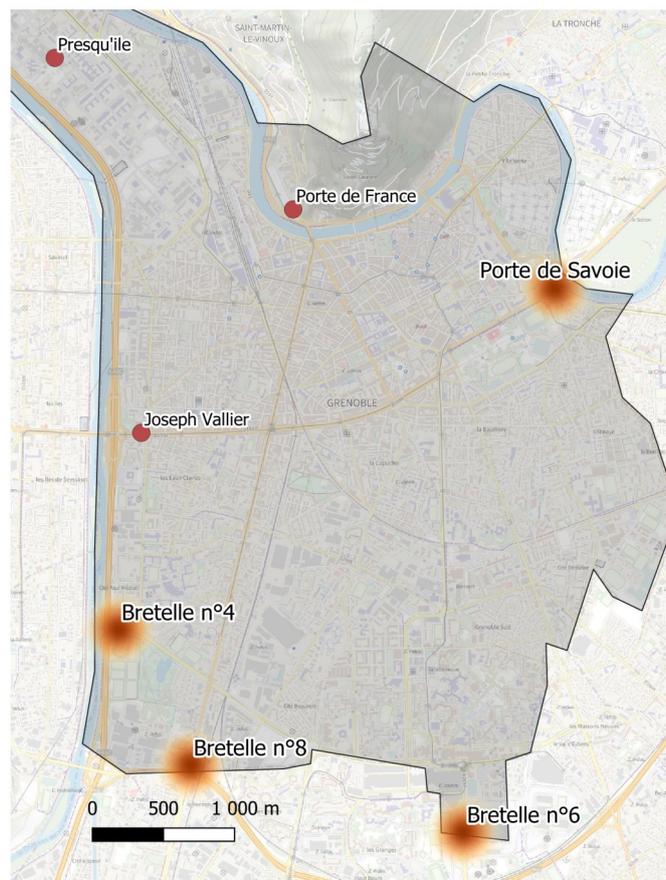
- Continuer de médiatiser sur leur existence via les newsletter par exemple.

Les arrêts de covoiturage existants et suggérés

Légende

● Arrêts de covoiturage existants

Points de chaleurs :
installation de nouveaux arrêts
de covoiturage suggérés



Constat et données :

- Les zones existantes sont mal sécurisées
- Certaines zones de Grenoble, comme le Sud et l'Est, sont dépourvues de ces infrastructures
- Ces zones existantes sont parfois mal connues des habitant.e.s

Problématiques :

- Le manque d'infrastructures dans certaines zones freine l'adoption de pratiques durables comme le covoiturage

Arguments :

- Les zones bien situées et sécurisées inciteraient davantage d'habitant.e.s à adopter le covoiturage, réduisant l'usage de la voiture individuelle et donc la pression sur le stationnement

Préconisation 16 : Promouvoir l'autopartage pour désengorger le stationnement

(Compétence SMMAG)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Augmenter progressivement la flotte de voitures en autopartage :
 - Ajouter des véhicules adaptés aux différents besoins, tels que :
 - Des véhicules utilitaires pour les déménagements ou le transport de charges lourdes
 - Des véhicules légers pour les petits trajets urbains.
 - Identifier les zones prioritaires pour l'installation de nouvelles places d'autopartage, en tenant compte des quartiers sous-équipés.
2. Optimiser l'occupation des places de stationnement :
 - Réduire progressivement le nombre de places dédiées aux véhicules particuliers pour les convertir en places réservées à l'autopartage.

Constat et données :

- L'autopartage contribue à réduire le nombre de véhicules individuels nécessaires en ville

Problématiques :

- La saturation des places de stationnement est aggravée par la possession individuelle de véhicules
- Une offre d'autopartage limitée limite son adoption et son impact potentiel

Arguments :

- Développer fortement la flotte d'autopartage réduirait la dépendance à la possession individuelle d'une voiture
- Cela libérerait des espaces de stationnement pour d'autres usages
- Une augmentation progressive permettrait d'adapter l'offre à la demande réelle, garantissant une transition maîtrisée

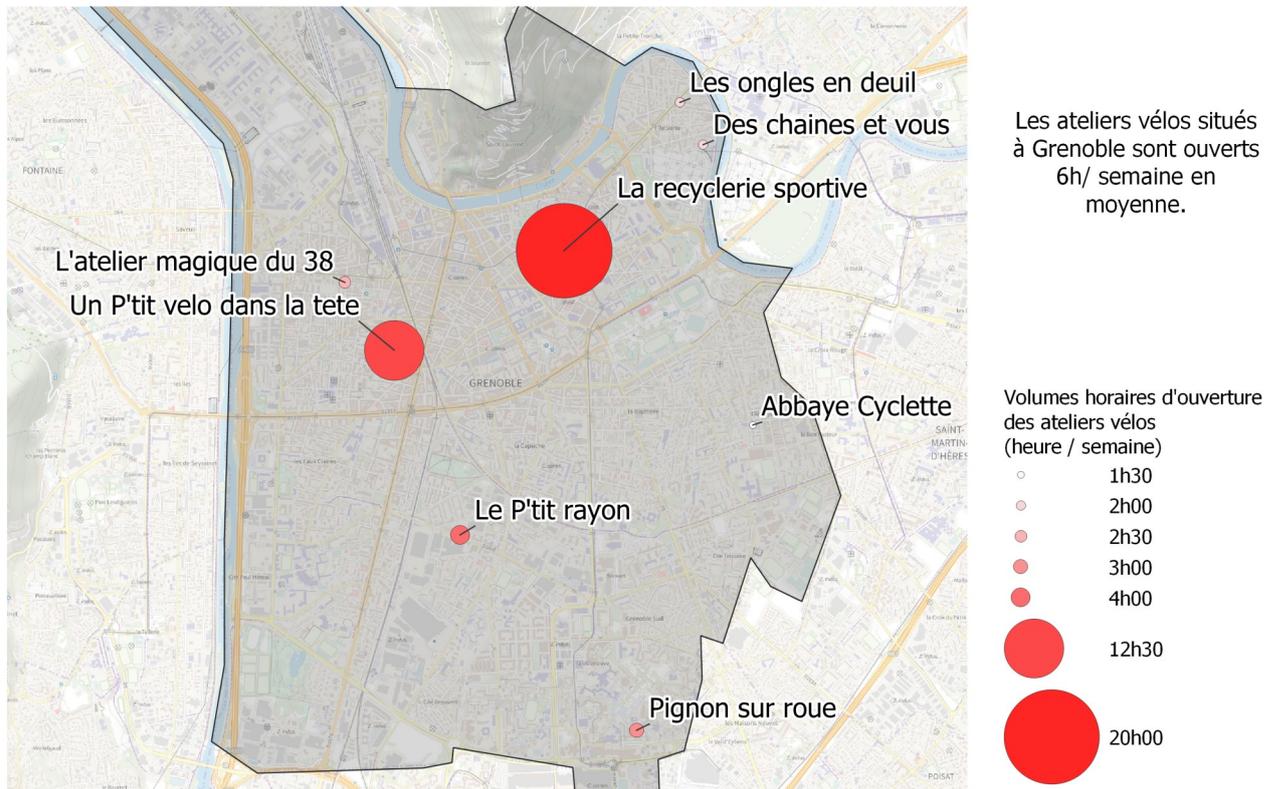
Préconisation 17 : Développer des ateliers vélo

(Compétence Ville Métropole et SMMAG)

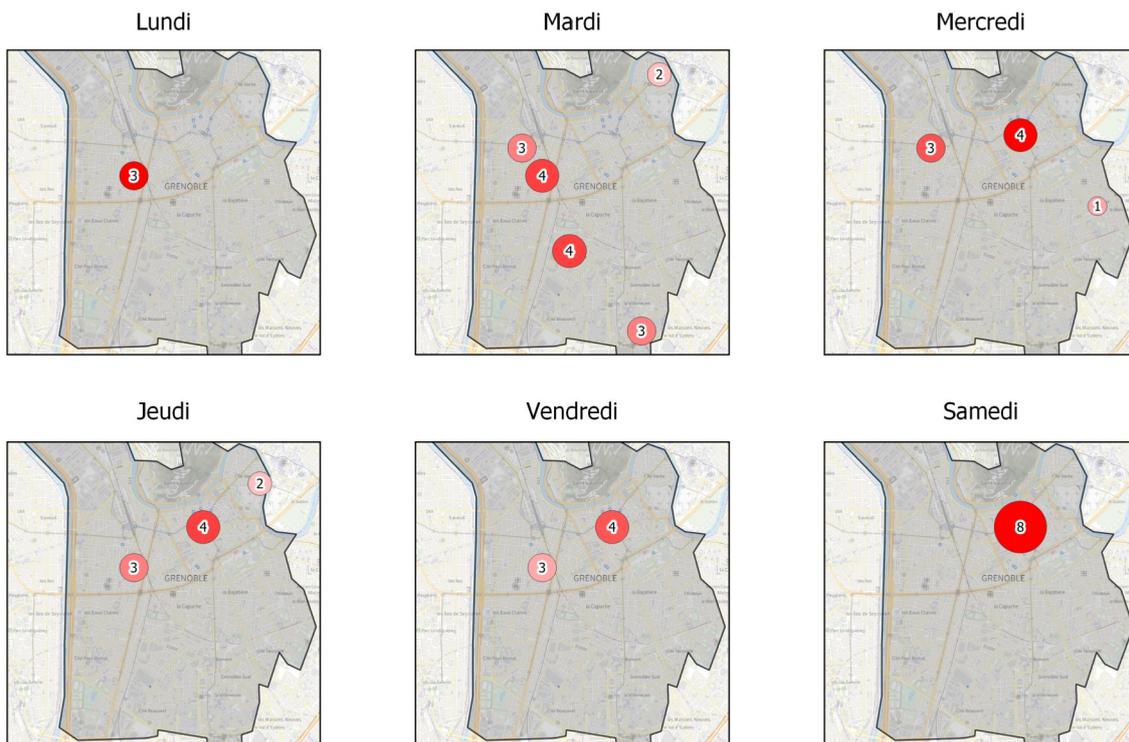
Votes : 20 pour : VALIDÉE A L'UNANIMITÉ

- Valoriser les ateliers vélo qui favorisent l'auto-réparation et la formation à celle-ci.
- Centraliser les informations sur une même plateforme de communication (internet, journal...).
- Subventionner les ateliers vélos selon leurs besoins (achat de matériel, recrutement d'un service civique, etc.).

Nombre d'heures par semaine où chaque atelier vélo est ouvert



Nombre d'heures d'ouverture des ateliers selon le jour de semaine



*Aucune ouverture le dimanche.

Le mardi concentre un tiers des heures d'ouverture de la semaine.

Constat et données :

- La demande pour des services de réparation vélo est forte, notamment dans une ville où les mobilités douces sont encouragées
- Les ateliers existants sont peu nombreux et avec une faible amplitude horaire
- Les ateliers de réparation existants (Décathlon) ne sont pas assez rapide

Problématiques :

- Les utilisateur.ice.s de vélos sont souvent confronté.e.s à des difficultés techniques non résolues faute de services adaptés

Arguments :

- Permettre aux cyclistes de réparer leur vélo en autonomie ou de faire réparer leur vélo rapidement
- Ces ateliers pourraient être des lieux d'échange et d'apprentissage pour la communauté

Préconisation 18 : Favoriser les mobilités douces par des infrastructures et services optimisés

(Compétence Ville, métropole et SMMAG)

Votes : 17 pour / 3 abstentions : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Concevoir des infrastructures adaptées et sécurisées pour les vélos et trottinettes :
 - Optimiser l'espace public pour les stationnements vélos et trottinettes en déplaçant ces infrastructures hors des zones routières, afin de garantir la sécurité des usager.e.s
 - Option : Concevoir un aménagement pour sécuriser le parkage temporaire des VAE et trottinettes aux abords des commerces qui ne soit pas un box ; qui prenne moins de place sur la voirie (moins de risque de dégradation)
 - Option : Mettre des arceaux ou concevoir un aménagement à installer sur les places réservées aux trottinettes et vélo (ex : Dott) en libre service pour éviter qu'ils gisent au sol. Faire la demande aux services privés de trottinettes.
2. Renforcer la communication sur les boxes vélos Métrovélo et les parkings en ouvrage :
 - Lancer une campagne de sensibilisation pour informer les habitant.e.s sur l'existence et l'emplacement des boxes vélos Métrovélo et des stationnements vélos dans les parkings en ouvrage : plus de communication, de signalisation et de médiatisation.
3. Informer sur la possibilité de demander des arceaux vélos en bas de chez soi :
 - Communiquer davantage sur le droit des habitant.e.s à solliciter l'installation d'arceaux vélos à proximité de leur domicile
4. Diversifier la flotte de vélos Métrovélo, notamment multiplier le nombre de vélos PMR.

Constat et données :

- La possibilité de demander l'installation d'arceaux vélos est peu connue des habitant.e.s
- Les infrastructures vélos, bien qu'existantes, ne répondent pas encore à toutes les demandes locales
- Beaucoup d'habitant.e.s ne connaissent pas l'existence ou l'emplacement des boxes vélos
- Beaucoup d'habitant.e.s ne savent pas qu'il est possible de garer son vélo dans des parkings en ouvrage
- Le vol et le manque de stationnements sécurisés sont des freins à leur utilisation

Problématiques :

- Le manque d'information limite l'utilisation et le développement des mobilités douces
- Les habitant.e.s qui souhaitent utiliser davantage leur vélo se sentent mal soutenus par des dispositifs locaux méconnus

- L'absence de stationnements sécurisés limite le développement des mobilités douces

Arguments :

- Une communication accrue encouragerait les habitant.e.s à faire des demandes, augmentant l'installation de ces infrastructures essentielles
- Cela permettrait de répondre de manière participative aux besoins locaux, rendant les quartiers plus adaptés aux mobilités douces
- Cette mesure favoriserait une utilisation accrue des vélos, notamment pour des déplacements quotidiens
- Une diversification de la flotte Métrovélo pourrait aussi encourager d'autres publics à utiliser ces services
- Installer des infrastructures sécurisés renforcerait la confiance des utilisateur.ice.s de vélos et trottinettes, augmentant leur adoption
- Cela répondrait à la demande de mobilités durables tout en garantissant un usage optimal de l'espace public

Préconisation 19 : Élargir le nombre de jours de transports gratuits

(Compétence SMMAG)

Votes : 14 pour / 6 abstentions : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

- Mettre en place un calendrier stratégique : définir des journées de gratuité durant des périodes spécifiques comme :
 - Les fêtes (ex. : période de Noël, festivals locaux).
 - Les jours fériés où les déplacements familiaux sont fréquents.
 - Les journées à forte pression comme la rentrée scolaire ou la reprise d'activité.
 - Les épisodes météorologiques extrêmes (neige, canicule) pour encourager des alternatives sûres à la voiture.
- Réagir immédiatement aux pics de pollution en instaurant une gratuité temporaire des transports en commun.
- Assurer une forte communication sur ces journées de gratuité via :
 - Panneaux d'affichage dans les arrêts de bus et tram.
 - Annonces sur les réseaux sociaux, le site de la ville, et les newsletters municipales.
 - Animation et sensibilisation dans les lieux publics pour inciter à tester les transports en commun.
- Objectif attendu : Diminuer la congestion automobile en centre-ville et améliorer l'image des transports publics comme une solution écologique et accessible.

Constat et données :

- Des expériences similaires dans d'autres villes (exemple : Dunkerque) ont montré que la gratuité des transports en commun encourage leur usage.

- A Lille et Marseille notamment, en cas de pic de pollution, les transports sont gratuits
- À Grenoble, les transports gratuits sont déjà ponctuellement appliqués, mais leur impact reste limité, notamment car le nombre de jours de gratuité est restreint et que la communication reste mineure

Problématiques :

- Le coût des transports est un frein pour une partie des habitant.e.s, ce qui maintient une dépendance à la voiture
- Le manque d'incitation forte limite le report modal vers les transports en commun

Arguments :

- Élargir la gratuité à des moments stratégiques avec une forte communication pourrait encourager des changements de comportement au moins ponctuels et ainsi :
- Diminuer la pression sur le stationnement et désengorger le centre-ville les jours de forte pression
- Améliorer l'image des transports publics en les rendant gratuits des jours spécifiquement utiles aux citoyen.ne.s
- Proposer un moyen d'engagement aux citoyen.ne.s contre les pics de pollutions et en faveur d'une meilleure qualité de l'air
- Une communication en amont sur des jours fixes permettrait un meilleur report modal des usager.e.s de la voiture sur les TC

Compléments :

- Animations pour annoncer ces mesures (à la fois gratuité lors des pics de pollution et les dates fixes de gratuité) aux arrêts de bus/tram et sur les panneaux d'affichage pour que l'information puisse circuler

Préconisation 20 : Préparer une transition progressive vers la gratuité totale d'ici 2030

(Compétence SMMAG)

Votes : 13 pour / 4 abstentions / 3 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

- Mettre en place des périodes de test prolongées :
 - Instaurer des périodes de gratuité de plus de 15 jours consécutifs (ex. : en septembre, période où les habitudes domicile-travail se mettent en place).
 - Communiquer activement sur ces périodes pour maximiser leur impact et permettre aux usager.e.s de tester de nouvelles routines.
- Réduire les tarifs des abonnements pour les publics modestes :
 - Étendre les seuils de quotient familial pour une tarification dégressive.
 - Offrir des tarifs réduits pour les personnes âgées, les étudiant.e.s, les familles nombreuses, et les PMR.
- Renforcer les infrastructures et le réseau pour accompagner l'augmentation de la fréquentation :

- Investir dans des rames et bus supplémentaires.
- Former et recruter davantage de conducteur.ice.s et d'agent.e.s pour garantir un service de qualité.
- S'inspirer des grandes villes ayant déjà mis en place la gratuité :
 - Suivre les évolutions dans des métropoles comme Dunkerque et Montpellier.
 - Réaliser un benchmark des bonnes pratiques et des ajustements nécessaires.
- Évaluer l'impact sur la fréquentation, la qualité du service, et les comportements de mobilité :
 - Collecter des données sur le report modal.
 - Identifier les ajustements nécessaires pour répondre aux pics de fréquentation.

Constat et données :

- Des grandes villes comme Dunkerque et Montpellier ont expérimenté la gratuité des transports publics avec des résultats divers
- À Grenoble, le coût des transports reste un frein pour une partie de la population, limitant leur utilisation et favorisant l'usage de la voiture

Problématiques :

- Il existe un manque de financements dans les TC qui ne permet pas la gratuité immédiate.
- Il existe aussi un besoin d'une période de test et d'adaptation pour anticiper la hausse de fréquentation du réseau qu'entraînera la gratuité
- Quand les transports deviennent gratuits, ce ne sont pas forcément les automobilistes qui utilisent moins leur voiture, mais d'autres usager.e.s (piétons, vélos...) qui utilisent plus les transports en commun

Arguments :

- La gratuité des transports permettrait un report modal significatif, réduisant la pression sur le stationnement
- Cela s'inscrit dans une transition écologique en favorisant des mobilités douces et durables

Compléments concrets :

- Instaurer une période de plus de 15 jours de gratuité permettrait aux personnes de prendre des habitudes. Ex : gratuité sur le mois de septembre au moment où beaucoup de personnes prennent leurs routines de déplacement domicile/travail pour inciter et permettre de tester le report modal
- Réduction du prix de l'abonnement pour les foyers/personnes à petits moyens. Ex : se baser sur le quotient familial proposer une dégressivité plus large à partir de 750€ de QF au lieu de 500
- Communication sur panneaux Ville, arrêts de tram, grand parkings, universités et écoles

Préconisation 21 : Développer des parkings relais stratégiques et les rendre accessibles et durables

(Compétence SMMAG)

Votes : 14 pour / 5 abstentions / 1 contre : VALIDÉE MAJORITAIREMENT

Plan d'action :

1. Augmenter le nombre de parkings relais :
 - Identifier des emplacements stratégiques pour les nouveaux parkings relais, en tenant compte des besoins locaux et des flux de mobilité :
 - Option 1 : Installer des parkings relais en bordure de ville pour accueillir tous les véhicules entrants avant qu'ils ne pénètrent dans le centre.
 - Option 2 : Développer des parkings relais éloignés (villages, massifs) pour capter les flux domicile-travail et les touristes en amont de leur trajet.
 - Réaliser des études comparatives pour évaluer les avantages et inconvénients des deux options en termes d'impact environnemental, d'intermodalité et de coûts.
2. Adapter les infrastructures pour répondre à tous les besoins :
 - Relever la hauteur des entrées de parkings relais pour permettre l'accès aux véhicules de grande taille, comme les fourgons et vans
3. Garantir la viabilité écologique et économique :
 - Limiter l'artificialisation des sols en optimisant l'aménagement des parkings relais
 - S'inspirer des bonnes pratiques mises en œuvre dans d'autres villes pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité.

Constat et données :

- Suite à la rencontre d'expert.e.s, nous avons découvert qu'il y avait une autre location théorique possible pour les parking relais non pas « en bordure de ville » mais dans un massif ou ville/village éloigné entretenant un fort flux de déplacement avec la ville centre.

Problématiques :

- Les infrastructures actuelles n'incitent pas suffisamment à garer la voiture en périphérie
- Un parking relais dans une petite ville éloignée ou un massif qui entretient un fort flux de circulation avec la ville centre pourrait permettre de limiter encore plus les déplacements en voitures. Mais il ne permet pas aux visiteur.se.s/touristes extérieur.e.s de déposer leur voiture aux abords de la ville. Et il pose la question de l'artificialisation des sols.
- Un parking relais en bordure de ville permet à tous les véhicules entrants dans la ville de se garer avant de prendre les TC, peu importe leur provenance. Mais il pose souvent la question du dernier kilomètre pour les personnes qui effectuent le trajet domicile/travail de loin et qui décident de ne pas poser leur voiture « alors qu'il reste si peu de chemin à parcourir ».

Arguments :

- Développer des parkings relais éloignés, combinés avec des navettes, pourrait réduire la circulation en ville, renforcer l'intermodalité des déplacements tout en préservant les centres urbains
- Construire un parking relais et l'entretenir constitue un fort coût et participe bien souvent à l'artificialisation des sols. Il faut donc une étude préalable poussée pour définir sa localisation et sa configuration.

Compléments :

- Avant de réaliser un parking dans un massif :
 - Toujours réaliser un benchmark pour aller voir ce que d'autres villes dans des situations similaires ont pu réaliser et ce qui a marché
 - Faire une étude comparative entre parking-relais « en bordure » et « éloigné » en prenant en compte les différents flux (domicile-travail, touristes venant de l'extérieur...)

Thématique : Accompagnement au changement par et pour les habitant.e.s

Préconisation 22 : Améliorer la communication sur les projets de travaux et d'aménagement et se coordonner entre la Ville et la Métropole

(Compétence Ville et Métropole)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

- Améliorer la coordination entre la Ville et la Métropole sur la communication pour savoir qui doit communiquer sur quel projet
- Mettre en place une communication standardisée et systématique quel que soit le projet, avec un panneau d'affichage qui donne un certain nombre d'informations sur les travaux et le projet (explication du projet, durée des travaux...)

Constat et données :

- Pas de compétence communication à la Métropole
- Pas d'accord sur un système de communication entre la Métropole et la Ville
- La communication actuelle sur les projets de travaux et d'aménagement est jugée insuffisante et mal coordonnée
- Il y a des retours fréquents des habitant.e.s sur le manque d'informations concernant les impacts des projets sur leurs quotidiens

Problématiques :

- Le manque d'un système standardisé de communication entraîne des incompréhensions et des résistances face aux projets

Arguments :

- Une meilleure coordination et une standardisation des outils de communication augmenteraient la transparence et la compréhension des projets
- Cela renforcerait l'adhésion des habitant.e.s aux initiatives urbaines en les rendant partie prenante des décisions

Compléments :

- Exemples concrets :
 - Panneaux avec des QR Codes pour que les personnes puissent s'exprimer sur le projet
 - Renvoyer sur les panneaux à une adresse d'Union de quartier concernée pour que les personnes puissent s'y renseigner et s'exprimer
 - Panneaux qui préviennent avant le début du chantier
 - Faire figurer la durée estimée, les raisons du projet d'aménagement et les alternatives de déplacement pendant le chantier si elles sont existantes

Préconisation 23 : S'appuyer et renforcer le maillage des acteurs de proximité et de quartier

(Compétence Ville)

Votes : 19 pour / 1 abstention : VALIDÉE TRÈS MAJORITAIREMENT

- Renforcer le maillage des acteurs de proximité de quartier (CCI, Unions de Quartiers, commerçants), au sein des quartiers mais aussi en créant un maillage inter-quartier entre ces acteurs.
- Permettre aux acteurs de proximité d'être les relais d'information aux habitant.e.s sur les projets
- Permettre aux acteurs de proximité de recueillir l'expertise, l'avis, les ressentis des habitant.e.s et de faire remonter ces informations à la Ville
- Avoir une réflexion sur une nouvelle approche de la communication et de la concertation des projets : qu'elle se fasse bien en amont des projets, avant le vote des budgets, pour ne pas que les habitant.e.s se retrouvent devant le fait accompli.

Constat et données :

- Les CCI et les Unions de Quartiers sont des relais d'information efficaces mais sous-utilisés
- Les habitant.e.s font confiance aux acteurs de proximité pour leur connaissance des besoins locaux

Problématiques :

- L'absence de maillage structuré limite l'efficacité de la remontée d'informations des quartiers vers les institutions
- Les acteurs de proximité ne disposent pas toujours des moyens et informations nécessaires pour jouer ce rôle pleinement

Arguments :

- Renforcer ce maillage améliorerait la circulation des informations entre les habitant.e.s et les institutions
- Cela permettrait une meilleure prise en compte des besoins locaux et une plus grande légitimité des décisions
- Se baser sur l'existant, puisqu'il existe

Compléments :

- Exemples concrets :
 - Valoriser les études, travaux, et productions des UQ et CCI qui peuvent être utiles aux institutions mais aussi autres UQ
 - Communiquer sur l'existence de ce maillage pour que les citoyen.ne.s aient conscience des leviers d'action - Réaliser une « revue de projets sur les espaces publics » par année sur le modèle de celle du secteur 1 comprenant des informations sur les projets à venir mais aussi un bilan de ceux terminés. Faire une réunion publique d'information par secteur en début d'année pour que agent.e.s/élu.e.s présentent ces projets en invitant les UQ qui pourront ensuite faire circuler ces informations

Préconisation 24 : Informer et sensibiliser pour des mobilités alternatives inclusives

(Compétence Ville Métropole et SMMAG)

Votes : 20 pour : VALIDÉE À L'UNANIMITÉ

Plan d'action :

1. Développer des outils pour accompagner le changement de mobilité :

- Créer des kits de changement de mobilité : kits de changement de mobilité pour que les personnes puissent tester sur une durée limitée d'autres modes de déplacement à moindres frais. Contenu : abonnement Mréso, possibilité d'avoir un Métrovélo, etc, pour une certaine durée et toutes les informations actuelles sur les moyens de déplacements et tarifs
- Des plans des réseaux et horaires de transport affichés sur les petits arrêts de bus
- Des formations sur l'utilisation des outils numériques (ex. : application Mréso).

2. Renforcer la communication sur les droits et services spécifiques :

- Informer les usager.e.s sur les dispositifs spécifiques, comme les triporteurs gratuits pour les personnes de plus de 75 ans, seulement sous condition d'abonnement au SMMAG
- Communiquer sur les réductions et subventions accessibles pour les populations modestes ou âgées.

Cette préconisation a été retravaillée en dernière séance, à partir des propositions d'un.e membre sur le padlet et lors de la séance :

3. Renforcer la communication auprès du grand public grenoblois sur l'offre alternative à la voiture individuelle.

- Envoyer un livret papier avec toutes les propositions alternatives à la voiture individuelle, (TC, Métrovélo, Autopartage avec détails de prix...). (exemple : par voie postale aux personnes qui ont un ticket résident)
- Communication dans les écoles en début d'année scolaire sur les offres transports qui leurs sont dédiées : la gratuité des TC les mercredis, samedis, dimanches, gratuité pour les moins de 5 ans, et tarifs préférentiels pour les enfants
- Communication sur les tarifs préférentiels pour les plus précaires sur les transports en commun :
 - abonnements préférentiels
 - possibilité de remboursement de certains abonnements

Partie 6. Le bilan des membres du panel

Les membres du panel qui ont participé à la majorité ou à l'intégralité des séances ont exprimé globalement une satisfaction positive concernant leur expérience démocratique et le travail collectif réalisé. Les discussions ont été perçues comme enrichissantes, notamment grâce à la diversité des participant.e.s et aux apports des expert.e.s, bien que plusieurs aient regretté un manque de temps pour approfondir certains échanges.

Malgré une dynamique généralement positive, des tensions ont été relevées au sein du groupe, dues notamment à des comportements jugés peu coopératifs ou à une répartition inégale de la parole, certain.es participant.e.s monopolisant les échanges. Ces tensions ont parfois perturbé les discussions, mais ont été en partie surmontées grâce à l'esprit collectif et à l'animation. L'absence de diagnostics structurés ou de données concrètes a été pointée comme un frein pour avancer efficacement sur les thématiques complexes abordées.

Les méthodes d'animation, incluant la facilitatrice graphique et le jugement majoritaire, ont été largement appréciées, bien que le rythme rapide des ateliers ait parfois suscité des frustrations. Certain.e.s participant.e.s ont également souligné un manque de clarté dans la structuration des objectifs et dans l'organisation des séances, rendant difficile l'appropriation de certaines thématiques.

Les rencontres avec les expert.e.s ont été particulièrement valorisées pour leur apport à la qualité des discussions, mais un temps d'échange plus long aurait été souhaité par plusieurs participant.e.s. De même, un cadrage précis des interventions et une documentation plus fournie en amont auraient permis une meilleure préparation des échanges.

L'insuffisante représentativité sociale de certains groupe a été déplorée, mettant en évidence la nécessité d'améliorer l'inclusivité et l'équité dans les futurs dispositifs participatifs.

Malgré ces points d'amélioration, l'expérience a été jugée globalement positive et enrichissante par la majorité des participant.e.s, qui ont été encouragé.e.s à poursuivre leur engagement dans des démarches participatives similaires. Les liens humains créés et les propositions constructives émergentes constituent une base solide pour renforcer la dynamique collective et contribuer à l'élaboration de recommandations concrètes.



Rédaction du rapport et animation de la démarche
Agora Dazibao – www.agora-dazibao.fr
06 31 06 23 43 // contact@agora-dazibao.fr

Annexes

Annexe 1 – Note de cadrage de cet Atelier de projet

Note de cadrage

Atelier de projet

« Pour une politique de stationnement garantissant une utilisation équitable de l'espace public » à Grenoble

Contexte :

Dans le cadre de la Charte de fonctionnement des Conseils citoyens indépendant, la Ville de Grenoble s'engage à mettre en place deux Ateliers de projet par an, ayant pour mission de produire des préconisations sur une politique municipale donnée. En 2024, Les Conseils citoyens indépendants de territoire ont choisi de traiter prioritairement deux sujets : « l'accès à l'eau sur l'espace public » et « la politique de stationnement et l'utilisation partagée de l'espace public » à Grenoble.

Le mandat confié aux citoyen-nes de l'Atelier de projet :

Cet Atelier de projet sera chargé d'établir des préconisations citoyennes pour une **politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public**.

Le stationnement sur voirie occupe une grande place sur l'espace public, pourtant limité et qui doit répondre à de nombreux autres usages. Cette importante occupation, et d'une manière générale la place de l'automobile en milieu urbain, est désormais remise en cause en raison de la concurrence croissante pour l'utilisation de cet espace et d'une demande accrue pour des espaces publics plus apaisés, agréables et végétalisés. De plus, la politique de stationnement constitue un incontournable des politiques de mobilité et un levier puissant pour faire évoluer les pratiques de déplacements.

Une politique de stationnement efficace doit donc gérer de manière optimale cet espace public en veillant à ce qu'il soit utilisé équitablement par tous les usager-ers. Elle doit également répondre aux enjeux de transition écologique et d'équité sociale, à travers une tarification et un zonage adaptés, ainsi que de nouvelles possibilités de stationnement pour les mobilités alternatives. Cela nécessite une libération de l'espace public pour ces nouveaux usages (auto-partage, trottinettes et vélos, transports en commun en site propre, recharge de voiture électriques...) et aménagements (plantation d'arbres, création d'espace verts, déminéralisation et infiltration des eaux de pluie, pistes cyclables, aménagement piétons, sécurisation des intersections pour les piétons et en particulier les enfants, terrasses pour les bars et restaurants, ...).

Si ces évolutions de la politique de stationnement sont nécessaires, elles doivent prendre en compte les besoins de stationnement en proximité des résident-es grenoblois-es. Dès lors, comment mieux articuler les différents types de stationnement ? Comment répondre au besoin de stationnement longue durée ?

Comment libérer de l'espace public pour répondre aux nouveaux besoins de végétalisation, d'aménagement et mobilités alternatives ? Comment la politique de tarification et de zonage peut répondre à ces objectifs ? Comment améliorer la communication sur les possibilités de stationnement en ville ? Quelles actions envisagées pour lutter contre les « voitures ventouses » et les incivilités des voitures stationnées sur voirie ?

Ce sont autant de questions que cet atelier de projet se propose de poser collectivement et réfléchir à des pistes d'action pour améliorer la politique de stationnement à Grenoble, tout en garantissant une utilisation équitable de l'espace public pour tous les usager-es.

Dans le cadre de cet atelier de projet, seront ainsi discutés :

- ✓ **les enjeux d'aménagements urbain pour encourager l'évolution des mobilités et la libération d'espaces publics, dans l'objectif de répondre aux nouveaux besoins et améliorer la qualité de vie en ville.**
- ✓ **les alternatives possibles au stationnement sur voirie et les moyens pour lutter contre les incivilités commises sur les véhicules stationnés sur voirie.**
- ✓ **les enjeux tarifaires et de zonage en vue de répondre aux besoins de stationnement en proximité des résident-es et favoriser la rotation des véhicules dans les zones commerciales et au-delà.**

La politique de stationnement étant à l'interstice de nombreuses enjeux de politiques publiques (aménagement urbain, attractivité commerciale, plan de déplacement urbain, sécurité des piétons et des cycles, transition écologique, équité sociale, ...), le panel de citoyen-nes sera invité dès la première séance à **enrichir ces sujets de discussion, à partir de leurs propres usages et réflexions.**

Les sujets mentionnés dans cette note de cadrage ne sont donc pas limitatifs, à l'exception du périmètre concerné, à savoir la Ville de Grenoble et ses compétences dans le domaine de la voirie.

La redevabilité, ce que la Ville s'engage à faire avec ces recommandations :

- ces recommandations seront présentées en séance du Conseil municipal.
- la Ville s'engage à répondre à ces recommandations et à rendre compte auprès des membres de l'Atelier de projet de l'effet de leurs préconisations sur la politique municipale en matière de stationnement.
- le rapport présentant les préconisations issues de l'Atelier de projet sera disponible sur le site volontairesdegrenoble.fr

Définition des rôles :

Le Service VAC (Vie associative et citoyenne) se charge de mettre en place et de coordonner l'Atelier de projet « Pour une politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public » à Grenoble.

La Direction Alimentation, Nature, Cadre de Vie et Condition Animale (DANCVCA) apporte le contenu et tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension du sujet par les membres de l'Atelier de projet. Elle accompagne le Service VAC dans la mise en œuvre opérationnelle du dispositif.

Les grandes étapes de l'Atelier de projet

1. Validation de la note de cadrage présentée par Gilles Namur et Annabelle Bretton.
2. Composition de la liste des personnes qualifiées à auditionner (6 à 8 personnes lors des 2^e et 3^e séances) : les Services Circulation et Réseaux Lumière (DANCVCA) et Vie associative et Citoyenne (VAC), sont invités à soumettre une liste de personnes à auditionner et à les prioriser. Le service VAC contacte les personnes figurant sur cette liste et, en fonction de leur disponibilité et de la priorisation, organise l'audition de ces personnes. Lors de la 1^{ère} séance, le panel de participant-es sera invité à compléter cette liste par d'autres personnes qu'ils souhaiteraient auditionner.
3. Composition du panel : l'atelier est composé de 36 grenoblois-es volontaires, dont au moins 24 personnes volontaires, âgées de 16 ans et plus et habitant Grenoble, et jusqu'à 12 personnes issues des Conseils citoyens indépendants.
4. Déroulement des 4 séances de travail de l'Atelier de projet
5. Accompagnement des porte-paroles du panel en vue de la présentation du rapport et des préconisations lors de la séance en Conseil municipal
6. Présentation en Conseil municipal des recommandations par les porte-paroles du panel, avec suspension de séance

Modalités de composition du panel citoyen

Pour rappel, le panel sera composé de 36 personnes, dont au moins 24 personnes volontaires, de 16 ans et plus, habitant Grenoble, et jusqu'à 12 personnes issues des Conseils citoyens indépendants.

- ✓ **Parmi les membres des 6 CCI (12 personnes maximum)**
 - Appel à 2 volontaires par CCI parmi les membres des 6 CCI de Grenoble, en leur demandant un équilibre homme/femme
 - Selon le nombre de membres des CCI volontaires et afin d'assurer la composition d'un panel de 36 personnes, un ré-équilibre pourra se faire en augmentant la part de personnes volontaires, hors CCI, représentées dans le panel.
- ✓ **Le recrutement des 24 personnes volontaires, tirées au sort, s'organisera selon 2 modalités:**
 - L'appel à volontaires sera diffusé via la communication de la Ville (réseaux sociaux, agenda, newsletter, ...) et des actions d'aller-vers sur des espaces publics ciblés (parcs et jardins, marchés et sorties d'école, structures jeunesse, MDH et quartiers prioritaires). L'inscription des personnes volontaires se fera par un formulaire en ligne sur la Plateforme participative de la Ville de Grenoble : volontairesdegrenoble.fr
 - Un Cabinet extérieur, le COHDA, sera missionné pour recruter un minimum 24 grenoblois-es volontaires, qui doivent répondre aux critères suivant : 4 personnes âgées de 18 à 30 ans pour chacun des 6 secteurs de Grenoble.
 - Le tirage au sort se tiendra la semaine du 19 octobre et devra tenir compte des critères ci-dessous. Les personnes tirées au sort seront prévenues par téléphone et recevront dans les jours suivant un courrier officiel d'invitation à l'Atelier de projet. Les personnes non retenues recevront un mail les remerciant de s'être portées volontaires et les invitant à participer aux prochains Ateliers de projet.

- ✓ **Chaque personne participante à cet atelier de projet, quel que soit l'origine de son recrutement (CCI ou tirage au sort), aura le même rôle ainsi qu'une parole équivalente tout au long de cet atelier de projet**

- ✓ **La composition du panel sera organisée selon les critères ci-dessous :**
 - Parité de genre
 - 6 personnes par secteur
 - Diversité dans les tranches d'âges, en cherchant à être au plus près de cette répartition (d'après les [chiffres de l'Insee-2020](#)) :
 - 35 % de personnes étant âgées de 16 à 29 ans (soit 12 personnes sur le panel de 36)
 - 41 % de personnes étant âgées de 30 à 59 ans (soit 15 personnes sur le panel de 36)
 - 24 % de personnes étant âgées de 60 ans et plus (soit 9 personnes sur le panel de 36)
 - Une représentation équilibrée entre ménages motorisés et non motorisés d'après l'enquête EMC2 ([Enquête Mobilité Grande région grenobloise](#), 2020) :
 - 38 % de ménages non motorisés (soit 14 personnes sur le panel de 36)
 - 62 % de ménages motorisés (soit 22 personnes sur le panel de 36)

Ce dernier critère servira de base de repêchage pour rééquilibrer le panel, à l'issue du tirage au sort sur les 3 premiers critères.

Afin de garantir le suivi de ces critères, les volontaires rempliront un formulaire en ligne leur demandant les informations suivantes :

femme/homme

adresse âge

niveau de diplôme (critère non obligatoire, demandé à titre indicatif pour l'analyse des profils des participant-es à l'atelier)

propriétaire ou non d'un véhicule motorisé moyen de transport au quotidien (critère non obligatoire, demandé à titre informatif)

Organisation des 4 séances :

- 1ère séance : Mardi 5 novembre de 18h à 20h30 (à la Maison de la Vie associative et citoyenne) En présence de Gilles Namur (adjoint Espaces publics - Nature en ville - Biodiversité et Fraîcheur), Annabelle Bretton (adjointe à l'Éducation populaire et à la Démocratie participative) et Pauline Vinay (Cheffe de projet Stationnement et service mobilité– Direction Alimentation, Nature, Cadre de Vie et Condition animale).

Cette séance a pour but de présenter aux participant-es : → leur mandat et la redevabilité de la Ville vis-à-vis de leur travail

- le déroulé des séances
- tous les éléments d'informations qui leur permettront de comprendre le mandat et les actions déjà engagées par la Ville
- et d'enrichir le cadrage de cet atelier à partir des sujets portés par le panel

La séance sera dédiée aux présentations des élu-es (cadrage de l'atelier), ainsi qu'à l'audition de la Cheffe de projet Stationnement et service mobilité, Pauline Vinay.

À l'issue de cette 1ère séance, l'objectif est que les membres du panel puissent s'appropriier le sujet et partager les premiers éléments de diagnostic partagé sur la question du stationnement en lien avec une utilisation équitable de l'espace public pour tous les usager-es à Grenoble. Le panel de citoyen-nes sera invité à compléter la liste des personnes qu'ils souhaitent auditionner lors des deuxième et troisième séances.

Lors de cette séance il s'agira également de présenter et valider avec le panel de citoyen-nes le contenu des séances à venir et la méthode proposée par le prestataire

- 2^e séance : *Samedi 16 novembre de 9h à 14h (à la Maison de la Vie associative et citoyenne)*
- 3^e séance : *Samedi 30 novembre de 9h30 à 16h (à l'Hôtel de Ville)*
 - Ces deux séances ont pour but de:
 - s'accorder, entre membres du panel, sur un diagnostic commun par rapport à la politique de stationnement et l'utilisation de l'espace public, et les enjeux identifiés dans le cadre de cet atelier.
 - approfondir la compréhension du sujet en auditionnant 6 à 8 personnes qualifiées (3-4 par séance) pour répondre aux questions des membres du panel
 - produire des préconisations collectives qui répondent au mandat et qui seront présentées en Conseil municipal
- 4^e séance : *jeudi 12 décembre de 18h à 20h30 (à l'Hôtel de Ville)*
 - En présence des élu-es Gilles Namur (adjoint Espaces publics - Nature en ville - Biodiversité et Fraîcheur et Annabelle Bretton (adjointe à l'Éducation populaire et à la Démocratie participative)*
 - Cette dernière séance a pour but de présenter les réflexions du panel et d'échanger sur leurs recommandations, qui seront ensuite présentées en Conseil municipal.

Pour chaque séance :

- Un service de garderie sera proposé.
- Un repas sera proposé
- L'animation de toutes les séances sera faite par un-e prestataire qui aura en charge la production d'un rapport final présentant la démarche, la synthèse des échanges et les préconisations finales (sur un modèle fourni par la Ville). Il sera particulièrement attentif à l'accueil des habitant-es issu-es du tirage au sort et à la mise en place d'un fonctionnement collégiale et démocratique tout au long de cet Atelier de projet.

La Ville de Grenoble se réserve le droit d'exclure toute personne participant à cet atelier qui ne respecterait pas ce fonctionnement collégial et démocratique. Tout manque de respect à l'encontre d'une personne participant à cet atelier est également sujet à une exclusion.

Budget

Les frais induits par l'Atelier de projet est porté par le service VAC, dans une enveloppe ne dépassant pas les 20 000€.

Agent-es affecté-es au projet :

Direction Alimentation, Nature, Cadre de Vie et Condition Animale : Pauline VINAY

Service Vie Associative et Citoyenne (VAC) : Fanny Simon et Boris Kolytcheff

Annexe 2 – Compte-rendu de la réunion avec les membres des CCI

Compte-rendu de la réunion avec les membres des CCI participant à l'Atelier de projet « Stationnement et Espace public »

Lundi 28 octobre 2024

Présent-es : Michel VERNEREY (CCI2), Béatrice BULARD (CCI4), Maria VARGAS (CCI4), Alexandrine MAVILLA (CCI1), Bruno DE LESCURE (CCI1), Boris KOLYTCHEFF et Fanny SIMON (Sce Vie Associative et citoyenne – Unité Accompagnement et Formation- Ville de Grenoble)

Excusé : Thierry SOTTO (CCI4)

Absent : David BODINIER (CCI6)

➤ **Présentation du contexte et objectif de la réunion**

Lors de l'atelier de projet précédent relatif à l'accès à l'eau, B. Kolytcheff a été interpellé par plusieurs membres du panel citoyen issus du tirage au sort sur leur sentiment de mal-être ressenti lors de cet atelier de projet.

Cinq personnes issues du tirage au sort parmi les volontaires ont exprimé le sentiment de s'être senties méprisées, rabaisées et de ne pas avoir été positionnées sur un même pied d'égalité par certains membres issus des CCI.

De même, B. Kolytcheff informe que certains membres du panel citoyen issus des CCI ont également exprimé le sentiment de ne pas avoir été respectés dans le cadrage de l'atelier et les éléments d'organisation qui avaient été actés avec la Ville lors de la réunion du 16 avril 2024.

Aussi, pour organiser au mieux l'atelier sur le stationnement et afin qu'il se déroule dans les meilleures conditions possibles, cette rencontre avec les membres des CCI participant à l'atelier a pour objectif de

- préciser le cadre de cet atelier
- clarifier la place de chacun.

➤ **Composition du panel citoyen**

Composition du panel citoyen :

Dans la mise en place des ateliers de projet, il est prévu que le panel soit composé de 36 membres (12 membres issus des CCI et de 24 membres issus d'un appel à volontaires tirés au sort)

- **Concernant les membres des CCI**, chaque CCI s'organise pour désigner les membres qui le représente, en privilégiant des personnes qui seront présentes sur l'ensemble des séances.

B. Kolytcheff précise que dès le mois de mai, une demande a été envoyée aux membres des CCI pour connaître les membres des CCI qui participeraient aux ateliers

Un premier retour a été envoyé par les CCI

A la suite, 2 nouveaux appels ont eu lieu auprès des CCI, car le nombre de 12 places n'étaient pas atteint pour savoir si d'autres membres des CCI souhaitaient participer à cet atelier de projet, avec une échéance fixée au 19 octobre 24.

Suite à ces mails, 7 personnes issues des CCI se sont portées volontaires pour participer à cet atelier : 2 membres du CCI1; 1 membre du CCI2 ; 3 membres du CCI4 et 1 membre du CCI6.

L'ensemble des 12 places des CCI n'ayant pas été pourvu, les 5 places restantes ont été

réattribuées aux membres issues du tirage au sort.

- **Concernant les personnes tirées au sort** parmi les volontaires, plusieurs actions ont été menées pour faire connaître l'atelier. 150 personnes se sont ainsi portées volontaires pour participer à l'atelier.

Sur cette base un tirage au sort a été réalisé en tenant compte des critères d'âge, de secteur d'habitation, de parité femmes-hommes et des modes de déplacement des personnes (propriétaires de voiture ou non)

Remarques concernant la composition du panel citoyen :

→ B. De Lescure interroge la réattribution d'une place vacante de CCI au CCI4, disposant désormais de 3 places. Cela n'est pas conforme, selon lui, à la Charte de fonctionnement des CCI.

→ B. De Lescure demande que soit publiée par la Ville la méthodologie appliquée pour le tirage au sort, qui conditionne le panel citoyen.

=> F. Simon s'engage à transmettre dans les prochains jours la méthodologie mise en place pour le tirage au sort. Celle-ci sera également publiée dans le rapport de préconisation

➤ **Place des différent-es participant-es dans le panel citoyen**

Participation égale de tous les membres du panel citoyen :

B. Kolytcheff et F. Simon rappellent qu'une fois nommé pour participer à l'atelier de projet, les membres du panel citoyen, qu'ils soient issus d'un CCI ou du tirage au sort, sont tous sur un pied d'égalité et parlent en leur nom propre. Autrement dit, une personne = une voix.

→ M. Vernerey interroge la possibilité de représenter une parole collective, ayant été nommé en tant que représentant du CCI2 et non de sa propre personne.

→ B.Kolytcheff répond qu'il est possible de se faire écho de cette parole mais que celle-ci n'aura pas plus de poids que celle donnée par un-e autre participant-e

=> Dans le cadre de cet atelier de projet, la règle reste celle d'une personne = une voix. Les prises de parole sont donc faites en son nom propre. Libre à chaque membre de CCI d'être porteur d'une parole collective qui s'exprimera en son nom propre.

➤ **Cadrage de l'atelier de projet :**

B. De Lescure (CCI1) exprime son désaccord avec la méthode de la Ville de Grenoble concernant la rédaction et la publication de la note de cadrage de cet atelier de projet, non conforme à la charte de fonctionnement des CCI, selon lui.

→ Pour B. De Lescure, la note de cadrage aurait dû être communiquée en amont de la priorisation effectuée par les CCI

En effet, la priorisation des CCI a été effectuée sur une autre appellation « Quel stationnement en ville ? Comment permettre aux habitants d'un quartier de stationner à proximité de leur domicile. Quelles possibilités? Quelle tarification ? Quel découpage, Zonage ? »

B.Kolytcheff précise que suite à la priorisation des CCI, une réunion de travail a été mise en place avec les CCI pour préciser les contours et cadrage des deux ateliers « atelier eau » et atelier « stationnement » et que c'est lors de ces temps de travail que le sujet a déjà été développé au-delà des premières questions initiales.

Les points des voitures ventouse, de libérer de l'espace, de la cohabitation des différentes modalités de déplacement, que l'on retrouve aujourd'hui dans la note de cadrage ont fait l'objet

d'un compte rendu partagé et qu'il n'y avait pas eu de réaction à ce moment-là sur cette question. La note de cadrage proposée inclut donc les propositions initiales des CCI et les compléments ajoutés lors de cette réunion.

Néanmoins B.Kolytcheff et Fanny Simon précisent que des éléments ont pu être ajoutés en fonction des retours des services et reconnaissent qu'il s'agit là d'un point de réflexion à intégrer pour les prochaines pour être plus explicites et clairs sur ce point.

=> Il est convenu qu'à ce jour, il ne pourra pas y avoir de changement sur la note de cadrage publiée, les personnes ayant répondu à l'appel à participation s'étant engagées à partir de ce cadrage.

➤ **Besoin des CCI pour le bon déroulement de l'atelier**

x **Délai d'envoi des comptes-rendus de chaque séance :**

B. De Lescure demande à ce que les comptes-rendus de chaque séance parviennent à l'ensemble des membres du panel citoyen une semaine avant la tenue de la séance suivante. Il précise qu'il a conscience que le CR définitif peut prendre plus de temps mais demande alors qu'à minima un compte-rendu simplifié soit communiqué dans le même délai.

=> Il est convenu que lors de la première séance de l'atelier, un délai minimum d'envoi des comptes-rendus sera fixé entre le panel citoyen et l'équipe d'animation, tenant compte des contraintes respectives de chacun-e.

x **Temps d'auto-organisation du panel citoyen :**

B. De Lescure demande qu'un déroulé précis des séances puisse être communiqué dès la première séance et qu'à partir de celui-ci un échange autonome entre le panel citoyen et l'équipe d'animation se déroule en première séance, sans présence d'élus (voir de représentant-es de la Ville de Grenoble), afin de pouvoir réajuster si besoin le déroulé des séances aux retours du panel citoyen.

L'absence de l'équipe du service Vie associative et citoyenne lors de ce temps ne fait pas consensus. Ce point sera discuté lors de la première séance de l'atelier.

=> B. Kolytcheff et F. Simon transmettent cette demande à l'équipe d'animation pour qu'un temps dédié à cet échange puisse se tenir en première séance.

x **Contrat de prestation- Animation :**

B. De Lescure souhaite également que le contrat liant la Ville de Grenoble à l'équipe de facilitation soit transmis aux membres du panel citoyens.

=> B. Kolytcheff se renseigne sur la possibilité juridique de diffuser le contrat liant la Ville de Grenoble à l'équipe de facilitation.

x **Échange direct entre membres du panel citoyen :**

B. De Lescure demande qu'une communication directe puisse avoir lieu entre membres du panel citoyen. Cela peut s'organiser via une mailing list (type framalist) qui permet de laisser l'anonymat des adresses mails, tout en permettant un échange direct entre membres du panel.

=> B. Kolytcheff rappelle les règles RGPD auxquelles est soumise la Ville de Grenoble. Cela nécessite par conséquent l'accord des membres du panel citoyen pour intégrer cette mailing list. Cet accord pourra être sollicité par écrit lors de la première séance et cette proposition mise en place selon l'accord/besoin des participant-es

➤ **Les Axes de travail pour les prochains ateliers:**

x **Priorisation des CCI et notes de cadrage des ateliers de projet :**

A ce jour, la Charte de fonctionnement des CCI stipule que la priorisation des ateliers de projet par les CCI porte sur « une liste minimum de 5 thématiques [en] précisant les attendus de la Ville » (page 7).

Une clarification doit être apportée en amont des prochains ateliers concernant la publication des notes de cadrage ou non avant la priorisation des CCI

x **Participation des membres des CCI : 2 membres de CCI/secteur**

La question de la réattribution des places restantes des CCI à d'autres CCI demande à être clarifiée par rapport aux mentions actuelles de la Charte de fonctionnement des CCI (page 7) qui stipule :

« *Chaque Atelier de projet est composé initialement de 36 grenoblois-es de plus de 16 ans dont 24 habitant-es tiré-es au sort en respectant les principes de parité et de diversité en termes d'âge et de géographie (4 habitant-es par secteur).*

12 habitant-es volontaires maximum issus des Conseils citoyens indépendants (2 par Conseil Citoyen Indépendant de territoire. »

x **Participation collective et participation individuelle :**

La cohabitation d'une parole strictement individuelle et d'une parole collective issue des CCI doit être réinterrogée. Dès lors qu'un CCI nomme des membres pour le représenter, la personne nommée devient le porte-parole d'une parole collective ; ce qui n'est pas le cas d'un membre du panel citoyen tirés au sort. Cette question mérite une réflexion plus approfondie lors de l'organisation des prochains ateliers de projet.

Annexe 3 – Composition du panel

Composition du Panel – Atelier de projet STATIONNEMENT ET ESPACE PUBLIC

Modalités de composition du panel citoyen

Le panel citoyen participant à cet atelier est composé de 33 personnes habitant Grenoble. Initialement le panel recruté était de 35 personnes, mais 2 d'entre elles n'ont participé, à ce jour, à aucune séance. Nous retenons donc **un panel effectif de 33 personnes ayant pris part à cet atelier.**

Sur ce panel de 33 personnes, 5 sont issues des Conseils citoyens indépendants et 28 sont issues du tirage au sort (après une démarche d'aller-vers dans la rue, un démarchage téléphonique, ainsi qu'un appel à volontaires envoyés aux abonnés du Ticket Résident et diffusés via les canaux de communication de la Ville de Grenoble)

Le recrutement de ce panel a été pris en charge par le service Vie associative et citoyenne de la Ville de Grenoble et un cabinet de recrutement extérieur, le COHDA, selon les modalités décrites ci-dessous. Il a été recherché, autant que possible, un équilibre en termes de genre, de secteur géographique et de tranche d'âge. Un dernier critère (représentation équilibrée entre ménages motorisés et non motorisés) a été introduit comme base de repêchage pour rééquilibrer le panel, à l'issue du tirage au sort sur les 3 premiers critères. *(Notons que le niveau de diplôme, ainsi que le moyen de déplacements au quotidien a été demandé à titre informatif, mais ne figuraient pas parmi les critères de diversité choisis)*

Première étape : L'Appel à volontaires

- ✓ **Appel à volontaire au sein des 6 Conseils Citoyens Indépendants, CCI (12 personnes maximum)**
- Appel à 2 volontaires par CCI parmi les membres des 6 CCI de Grenoble, en leur demandant un équilibre homme/femme
- 7 personnes se sont ainsi portées volontaires, dont 2 membres du CCI 1, 1 membre du CCI 2, 3 membres du CCI 4 (dont 1 s'est retiré au lancement de l'atelier) et 1 membre du CCI 6 (qui n'a finalement pas souhaité participer à l'atelier).
- **In fine, le panel citoyen est composé de 5 personnes issues des CCI.**
- ✓ **Appel à volontaire pour les 24 personnes tirées au sort, organisé selon 2 modalités :**
- Appel à volontaires sur la plateforme participative volontairesdegrenoble.fr via une campagne de communication de la Ville (dont l'envoi d'un mail à l'ensemble des abonnés au Ticket Résident), accompagnée d'actions d'aller-vers sur des espaces publics ciblés.

Cet appel à volontaires a permis à 123 personnes de se porter volontaires

- Un démarchage par appel téléphonique, mené par un Cabinet extérieur, le COHDA, missionné pour recruter une liste de 24 personnes volontaires, âgées de 18 à 35 ans et réparties équitablement sur les 6 secteurs et en termes de genre.

Cette démarche a permis à 26 personnes de se porter volontaires, avec un léger déséquilibre sur le secteur 6 (3 personnes volontaires uniquement sur l'objectif initial de 4 personnes volontaires/secteur)

Deuxième étape : Le tirage au sort du panel (30 citoyen-nes)

(le panel issu du tirage au sort est passé de 24 à 30 personnes, car finalement ce sont 5 personnes issues des CCI qui sont membres du panel citoyen arrêté à 35 personnes)

- **Les critères de diversité** choisis pour composer le panel étaient les suivants :
 - ✓ Parité hommes/femmes
 - ✓ 6 personnes par secteur
 - ✓ Diversité dans les tranches d'âges, en cherchant à être au plus près de cette répartition (d'après les [chiffres de l'Insee-2020](#)) :
 - 35 % de personnes étant âgées de 16 à 29 ans (soit 12 personnes sur le panel de 36)
 - 41 % de personnes étant âgées de 30 à 59 ans (soit 15 personnes sur le panel de 36)
 - 24 % de personnes étant âgées de 60 ans et plus (soit 9 personnes sur le panel de 36)
 - ✓ Une représentation équilibrée entre ménages motorisés et non motorisés d'après l'enquête EMC2 ([Enquête Mobilité Grande région grenobloise](#), 2020) : 38 % de ménages non motorisés (soit 14 personnes sur le panel de 36)
 - 62 % de ménages motorisés (soit 22 personnes sur le panel de 36)
 - Ce dernier critère a servi de base de repêchage pour rééquilibrer le panel, lors du troisième tirage au sort pour des personnes à profil équivalent*
- **Un premier tirage au sort a eu lieu sur les 3 premiers critères (TAS1)** : 29 personnes ont ainsi été sélectionnées, dont 22 personnes ont confirmé leur participation. *Soit un total de 22 personnes volontaires issues du tirage au sort (dont 3 personnes se désisteront avant la 1ère séance)*
- **Un deuxième tirage au sort a eu lieu en reprenant ces 3 critères et suite aux confirmations reçues (TAS2)** : 13 personnes ont ainsi été sélectionnées et contactées, dont 8 personnes ont confirmé leur participation (*dont 2 personnes se sont désistées*) (NB : sur ces 13 personnes, 1 personne s'est portée volontaire après clôture de l'appel à volontaire, mais étant d'un secteur en sous-représentation (secteur 6) et n'ayant plus de personne en réserve sur ce secteur, cette candidature tardive a été acceptée, par souci d'équilibrage des secteurs sous-représentés)
 - Soit un total de 28 personnes volontaires issues du tirage au sort*
- **Un troisième tirage au sort a eu lieu (TAS3), reprenant ces 3 critères pour rééquilibrer suite aux confirmations reçues. Le 4^e critères a été introduit lors de ce tirage au sort, pour le repêchage de profil équivalent** : 3 personnes ont ainsi été sélectionnées et contactées au fur et à mesure des réponses, sur lesquelles 1 personne a confirmé sa participation.
 - Soit un total de 29 personnes volontaires issues du tirage au sort.*

Troisième étape : Photographie du panel citoyen

En date du 4 novembre, veille de l'ouverture de l'atelier, la composition du panel citoyen était de 36 personnes, répartie comme suit :

- 7 personnes issues des CCI et 29 personnes issues du tirage au sort
- 18 femmes et 18 hommes, soit un critère de parité atteint
- 11 personnes de 16 à 29 ans (sur un critère visé de 12 personnes) ; 16 personnes de 30 à 59 ans (sur un critère visé de 15 personnes) et 9 personnes de 60 ans et + (sur un critère visé de

9 personnes), soit une répartition en termes d'âge presque atteinte

- 7 personnes du secteur 1 ; 6 personnes du secteur 2 ; 6 personnes du secteur 3 ; 7 personnes du secteur 4 ; 5 personnes du secteur 5 ; 5 personnes du secteur 6 ; soit un déséquilibre pour les secteurs 5 et 6 au profit des secteurs 1 et 4, mais qui n'a pu être comblé faute de volontaires suffisants sur ces secteurs.
- 24 personnes propriétaires d'un véhicule motorisé (sur un objectif de 22) ; 9 personnes non propriétaires d'une voiture (sur un objectif de 14), et 3 personnes n'ayant pas donné cette information

Suite à 5 désistements le jour-même de l'atelier et à une erreur de communication auprès d'un membre, la composition du panel a légèrement évolué. Un repêchage de 4 personnes a eu lieu, suite à un rééquilibrage (genre et âge, et propriétaire d'une voiture) et à une erreur de communication avec un membre du panel (prenant la place d'une personne s'étant désistée sur le même secteur).

En date du 7 novembre, à l'issue de ces derniers ajustements, la composition initiale théorique du panel citoyen pour cet atelier de projet, est de 35 personnes, répartie comme suit :

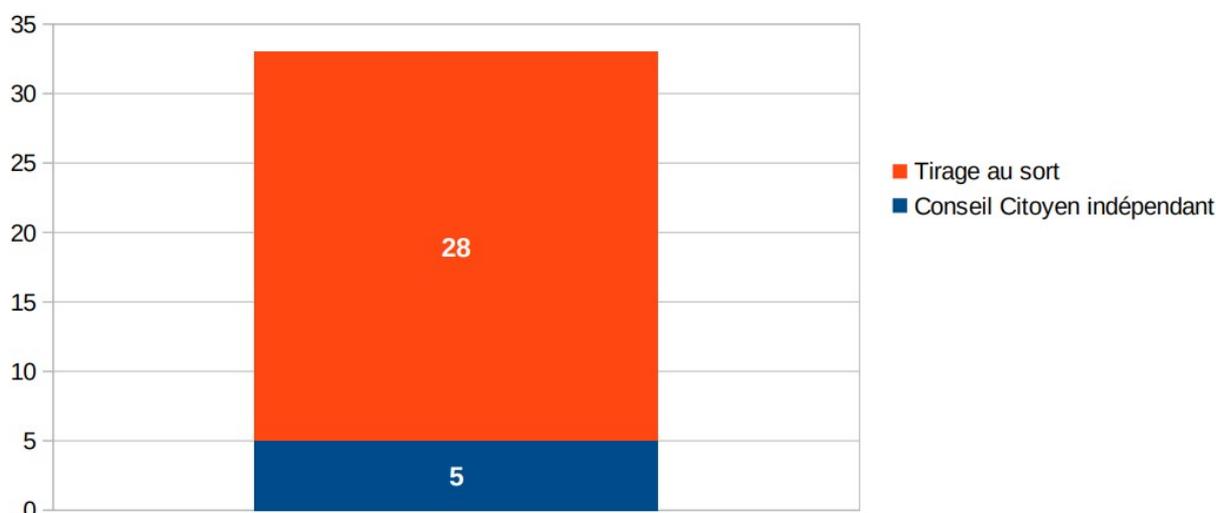
- 5 personnes issues des CCI et 30 personnes issues du tirage au sort
- 17 femmes et 18 hommes, soit un critère de parité presque atteint
- 13 personnes de 16 à 29 ans ; 15 personnes de 30 à 59 ans et 8 personnes de 60 ans et +, soit une répartition en termes d'âge légèrement déséquilibré (léger déséquilibre d'1 personne entre les tranches d'âge 16-29 ans et 60 ans et plus
- 7 personnes du secteur 1 ; 7 personnes du secteur 2 ; 5 personnes du secteur 3 ; 7 personnes du secteur 4 ; 5 personnes du secteur 5 ; 4 personnes du secteur 6 ; soit un déséquilibre d'1 personne pour les secteurs 3, 5 et 6 au profit des secteurs 1, 2 et 4, mais qui n'a pu être comblé faute de volontaires suffisants sur ces secteurs.
- 22 personnes étant propriétaires d'un véhicule motorisé (sur un objectif de 22) ; 12 personnes n'étant pas propriétaires d'une voiture (sur un objectif de 14), et 1 personne n'ayant pas donné cette information

NB : la composition du panel a été arrêtée à 35 personnes, pour ne pas déséquilibrer davantage la représentation géographique (n'ayant plus de volontaire sur les secteurs 3, 5 et 6 déjà en sousreprésentation)

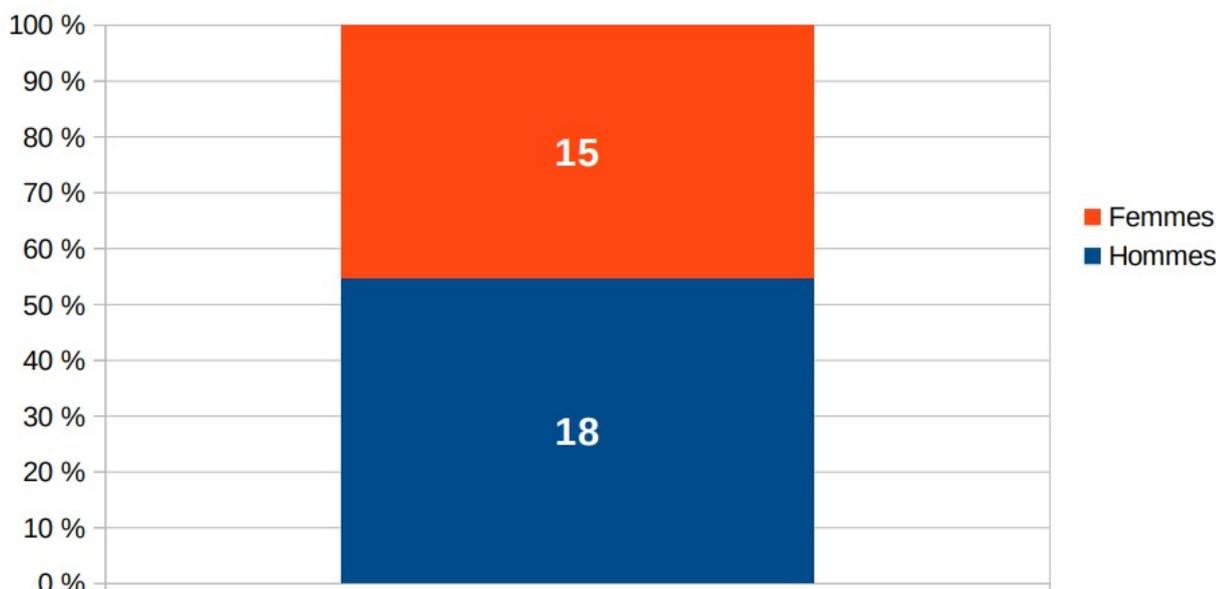
Si la composition arrêtée du panel est celle-ci, il est à noter qu'à l'issue de la troisième séance, 2 personnes n'ont jamais participé à une seule séance, malgré les appels téléphoniques.

La composition effective du panel est donc considérée à 33 personnes et non 35 personnes, dont 28 membres issus du Tirage au sort et 5 issus des CCI. Vous trouverez la répartition finale dans les graphiques ci-dessous.

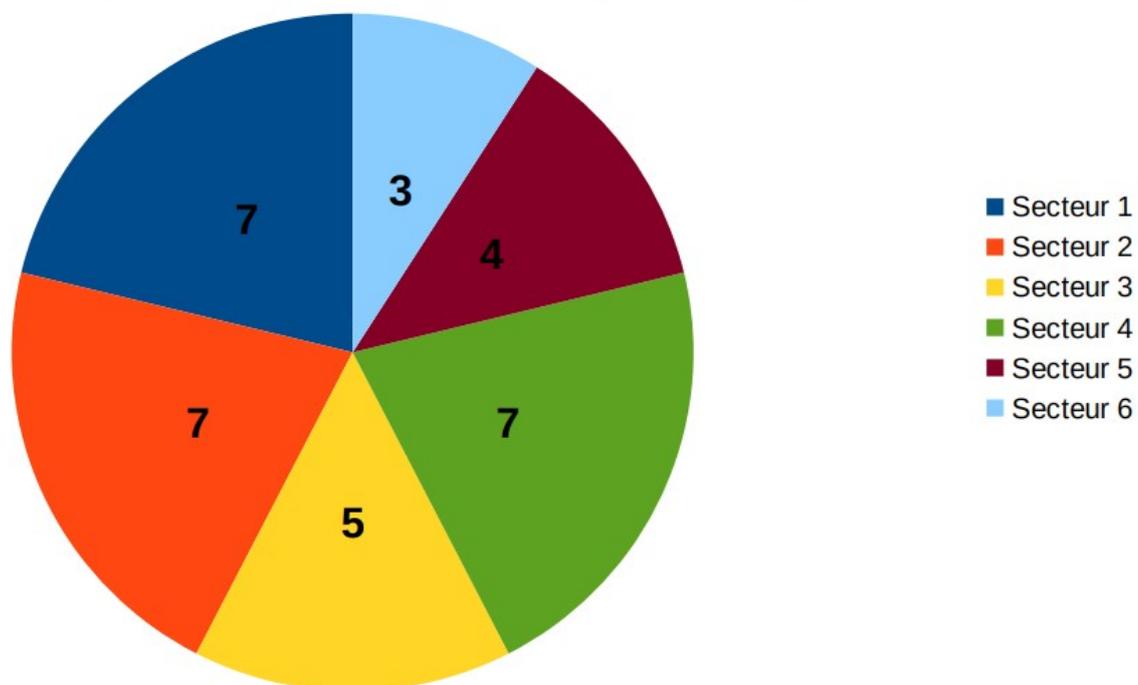
Nombre de personnes issues du Tirage au sort (84,85%) et des Conseils citoyens indépendants (15,15%) sur le panel de 33 personnes



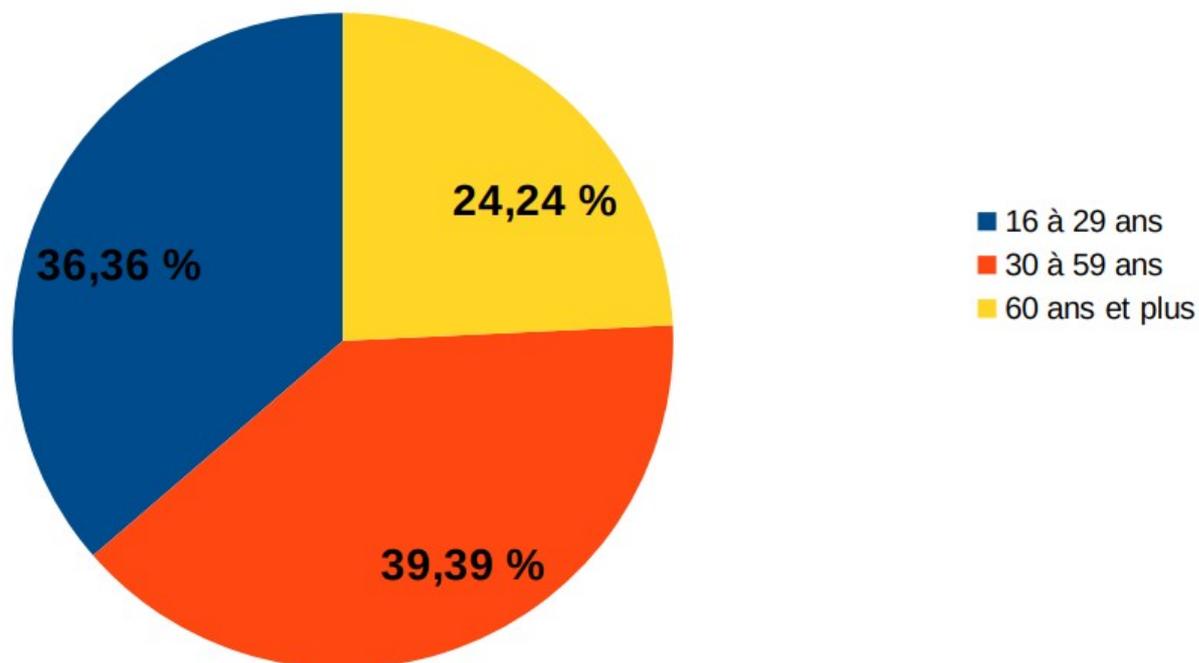
Nombre de femmes (45,45%) et d'hommes (54,55%) sur le panel de 33 personnes



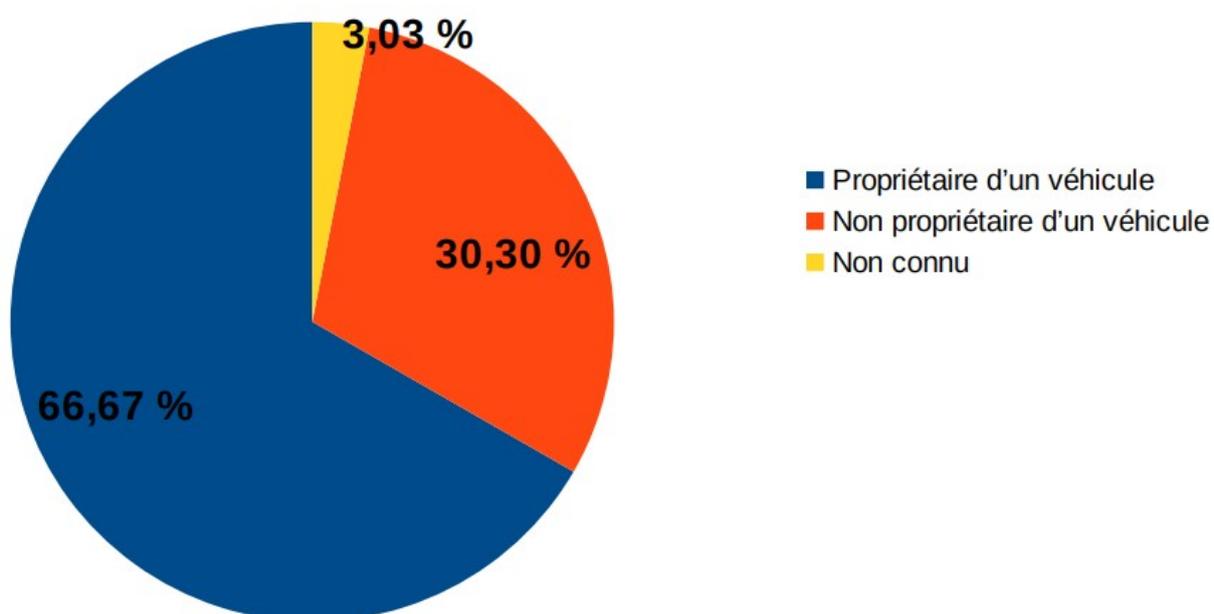
Nombre de personnes par secteur sur le panel de 33 personnes



Répartition du panel selon les tranches d'âge (en %) sur le panel de 33 personnes

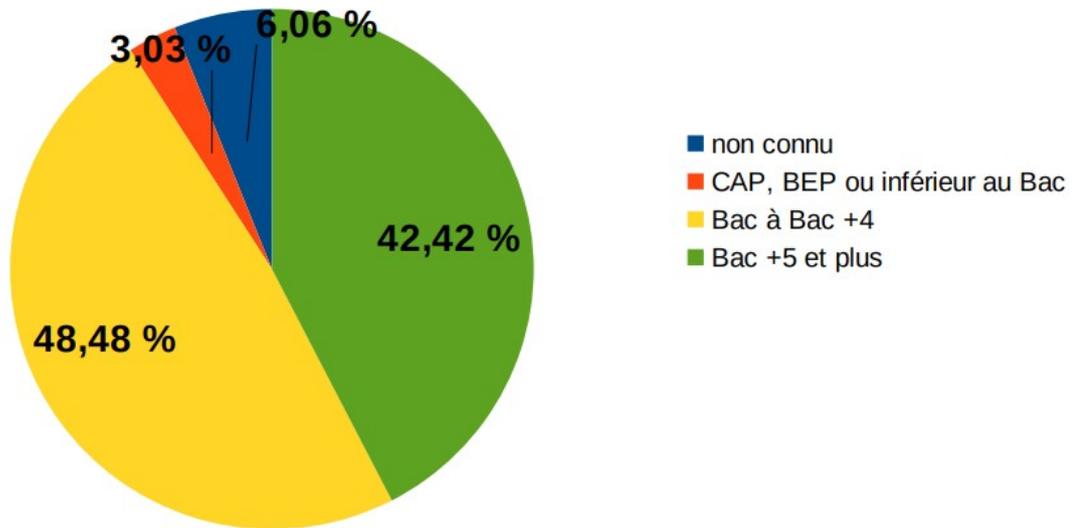


Repartition du panel selon le critère "propriétaire ou non d'un véhicule motorisé" (en %) sur le panel de 33 personnes

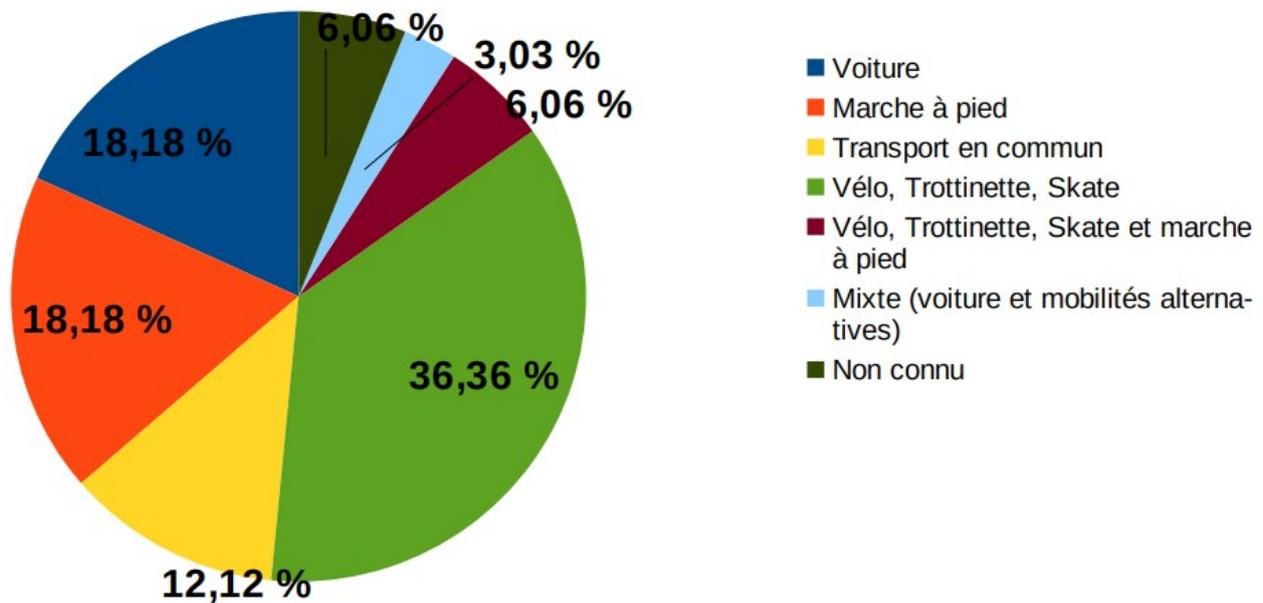


Critères non pris en compte pour la composition du panel, mais demandés à titre informatif aux membres du panel citoyen :

Repartition du panel selon le niveau de diplôme (en %) sur le panel de 33 personnes



**Repartition du panel selon
le moyen de déplacement majoritaire au quotidien (en %)
sur le panel de 33 personnes**

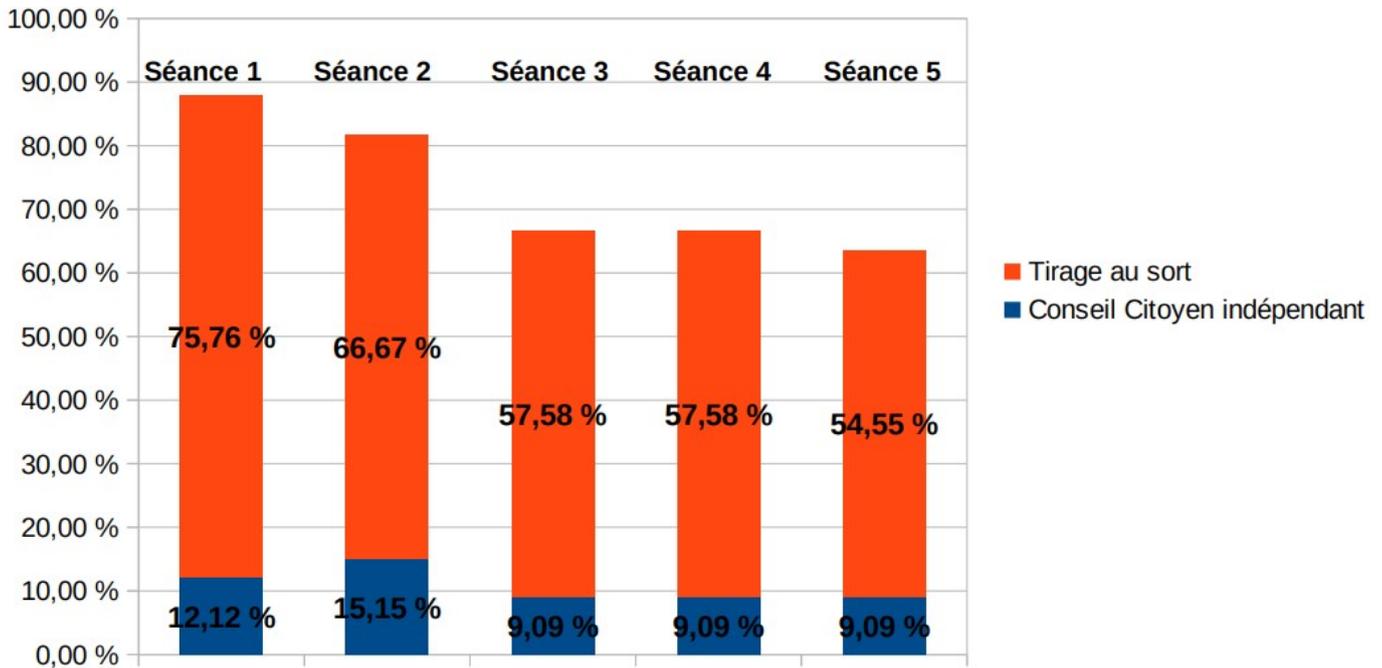


Taux de participation par séance et répartition par origine du recrutement, genre, secteurs, tranche d'âge, propriétaires ou non d'un véhicule motorisé, niveaux de diplômes et moyens de déplacement majoritaire

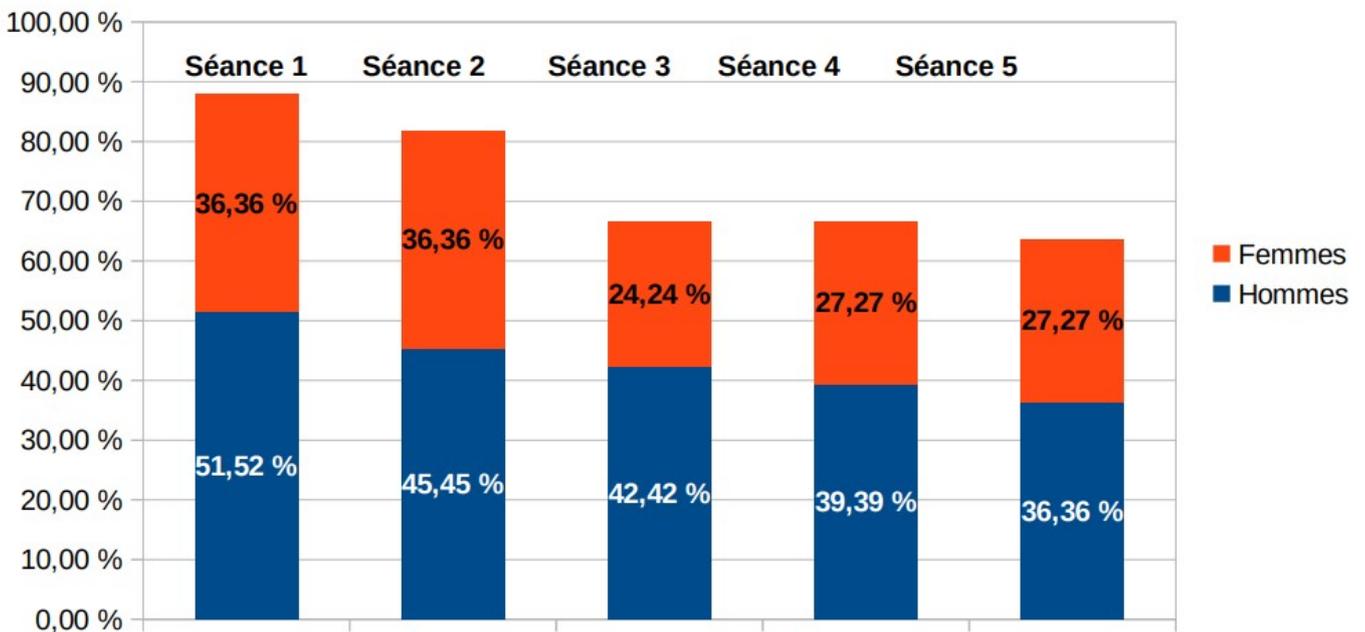
Le taux de participation sur les 5 séances a été en moyenne de 73%, à savoir :

- ✓ Séance 1 (Mardi 5 novembre) : 29 participant-es, soit 88 % du panel effectif initial (33 personnes)
- ✓ Séance 2 (Samedi 16 novembre) : 27 participant-es, soit 82 % du panel effectif initial
- ✓ Séance 3 (Samedi 30 novembre) : 22 participant-es, soit 67 % du panel effectif initial
- ✓ Séance 4 (Jeudi 12 décembre) : 22 participant-es, soit 67 % du panel effectif initial
- ✓ Séance 5 (Mardi 14 janvier) : 21 participant-es, soit 64 % du panel effectif initial

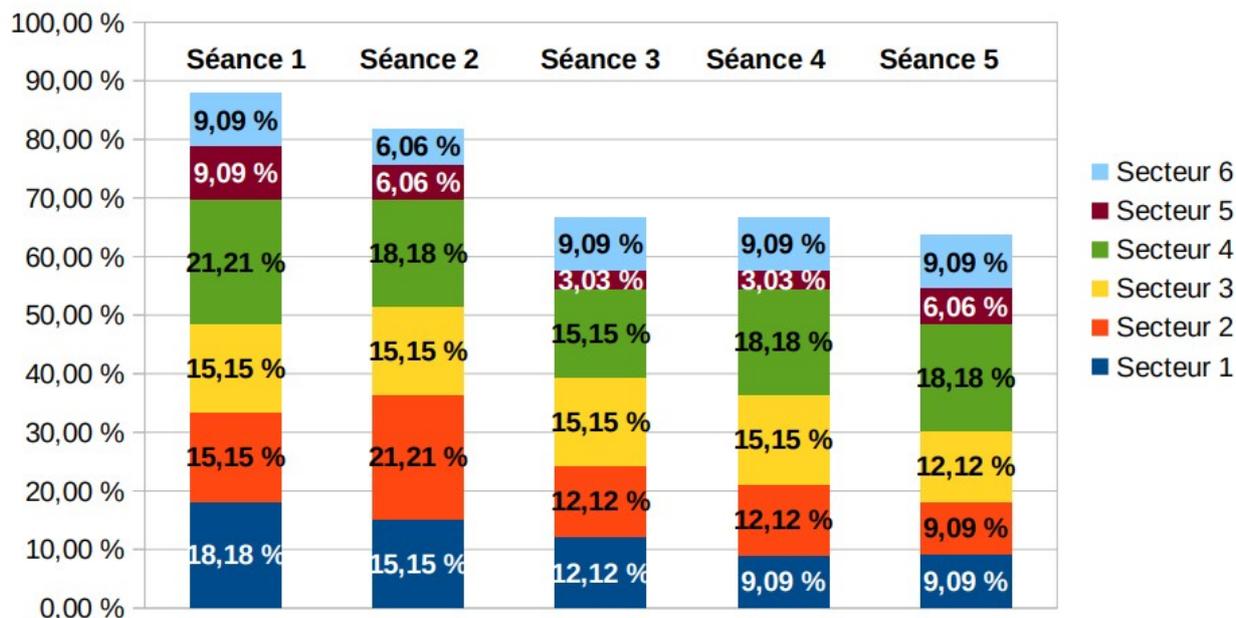
Participation par séance selon l'origine du recrutement



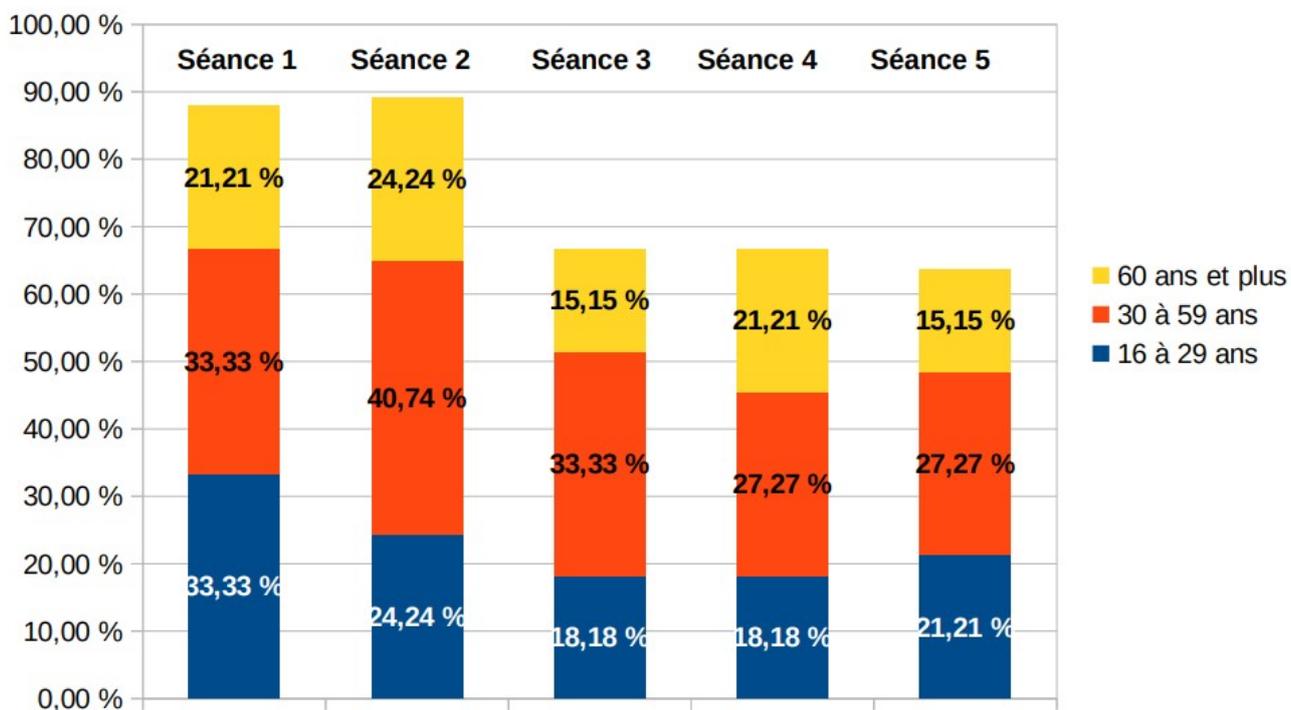
Participation par séance selon la répartition Hommes-Femmes



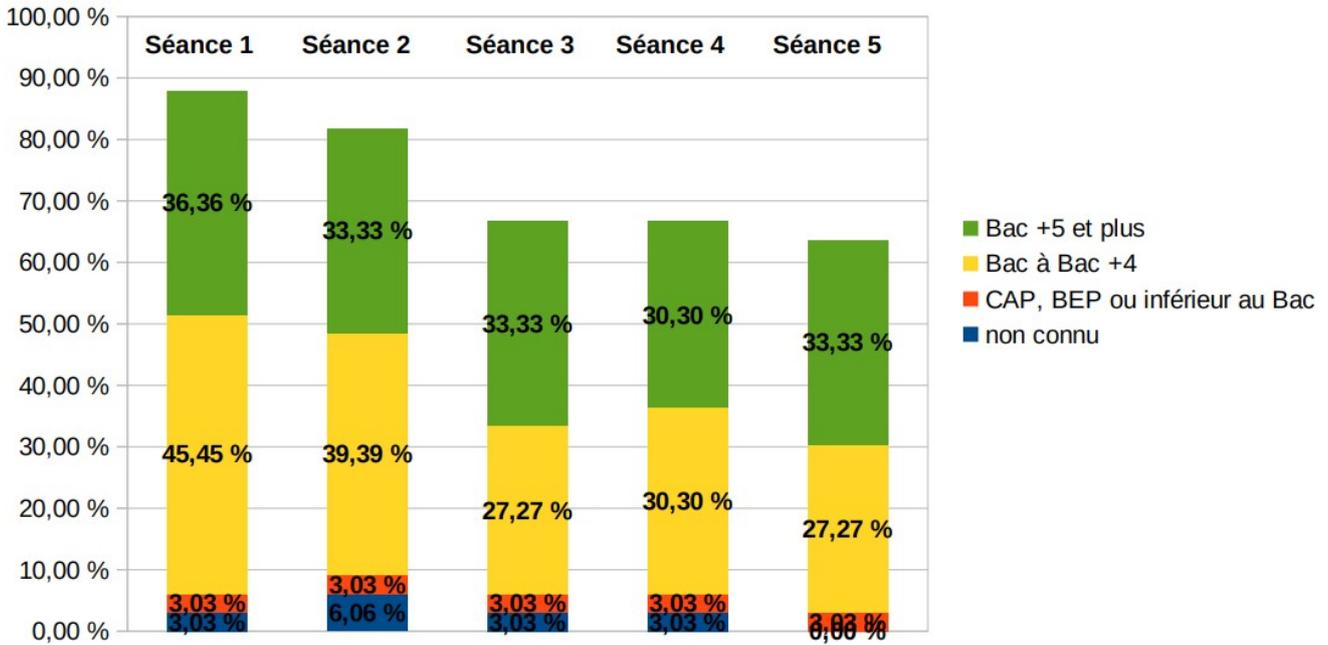
Participation par séance selon les secteurs



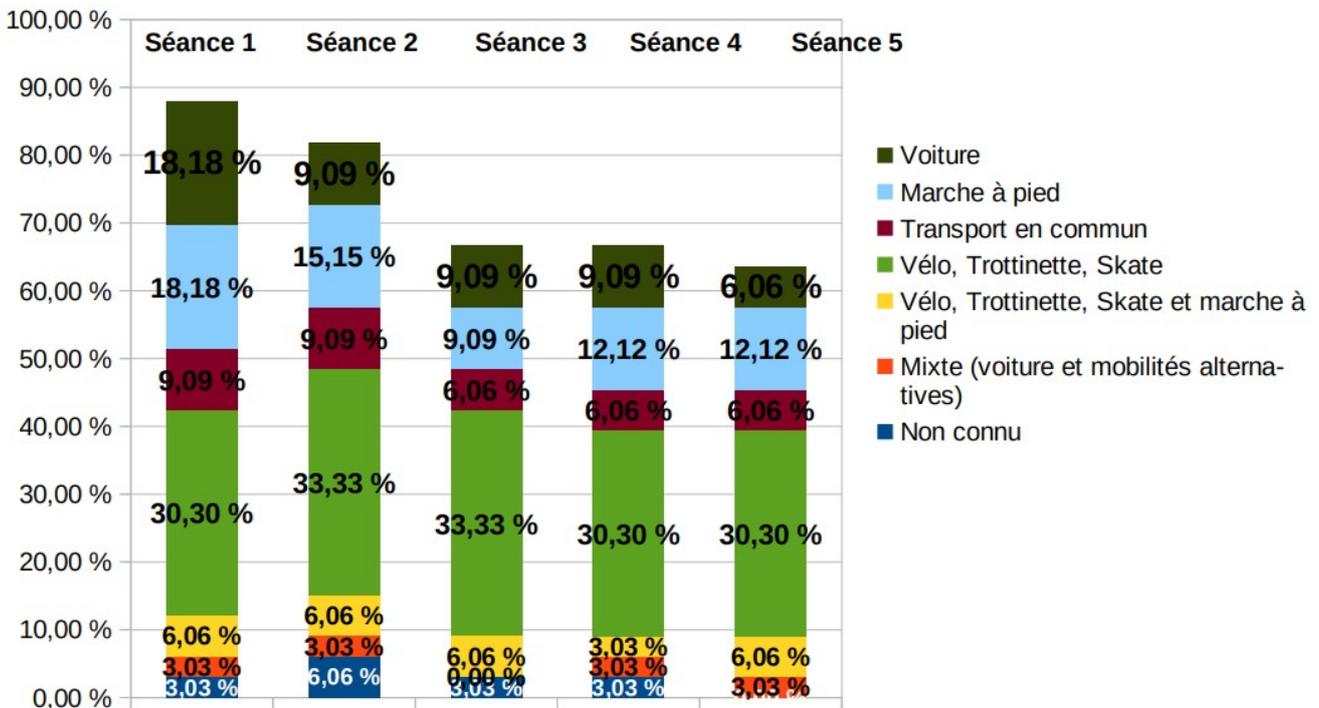
Participation par séance selon les tranches d'âge



Participation par séance selon le niveau de diplôme



Participation par séance selon le critère "moyen de déplacement majoritaire au quotidien" (en %)



Pour plus d'information, vous pouvez contacter :

Fanny SIMON – Chargée de mission Démocratie locale
Service Vie associative et citoyenne de la Ville de Grenoble
fanny.simon@grenoble.fr - 06 70 77 05 81

Annexe 4 – Projet de fonctionnement co-construit

« Pour une politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public »

Projet de fonctionnement

Dans le cadre de cet atelier et pour le bon fonctionnement de celui-ci, la Ville de Grenoble s'est engagée à assurer des conditions d'un dialogue respectueux de la parole de chacun-e et à la mise en place d'un fonctionnement collégiale et démocratique tout au long de cet Atelier de projet.

A ce titre, lors de la première séance, les participant-es à l'atelier ont été invités par l'équipe d'animation Agora Dazibao, à co-construire ce cadre de travail, dans le respect des règles précédemment mentionnées.

A l'issue de ce travail, et afin d'assurer les conditions d'un dialogue bienveillant où chaque participant (quelque soit l'origine de son recrutement) puisse trouver sa place, la Ville de Grenoble demande à chaque membre de l'atelier de s'engager individuellement sur les valeurs et règles de fonctionnement décrites ci-dessous.

Valeurs fondamentales

- **Écoute active** : Chaque participant.e s'engage à écouter sans interrompre, en respectant toutes les idées et opinions partagées.
- **Respect** : Les échanges se feront dans un esprit bienveillant, sans jugement de valeur sur les personnes ni moquerie, pour maintenir un espace de dialogue ouvert et inclusif.
- **Engagement** : La participation active de chacun.e est attendue. Chaque personne est invitée à être présente et à contribuer en partageant ses expériences et réflexions personnelles.
- **Équité et partage de la parole** : Toutes les voix comptent de manière égale. Une personne = une voix, pour garantir que chaque opinion pèse de façon équitable dans les décisions collectives.
- **Confidentialité** : Les échanges au sein du groupe resteront confidentiels, créant un environnement de confiance où chacun.e peut s'exprimer librement.

- **Coopération** : Travailler ensemble pour développer des idées et des recommandations communes. Le résultat final sera le fruit des contributions de chacun.e.
- **Adaptabilité** : Rester ouvert.e aux nouvelles perspectives et prêt.e à ajuster son point de vue pour avancer collectivement.

Modes de prise de décision collective pour les choix et priorisation de recommandations et pour le choix de porte parole au conseil municipal

Un groupe de travail va poursuivre la réflexion, affiner les définitions et le protocole de prise de décision, une discussion et une prise de décision sur ce sujet se fera le 30 novembre, lors de l'étape 3 de l'atelier.

Communication et collaboration entre les séances

Des moyens de communication numériques ont été proposés pour maintenir un échange fluide entre les séances :

1. **Canal numérique** : Utilisation d'une liste de diffusion mail, sur la base du volontariat et sans présence de la Ville, pour des échanges structurés. En début de chaque séance, un récapitulatif des échanges en ligne sera partagé.

Par ailleurs, la Ville s'engage à envoyer par mail à l'ensemble des membres de l'atelier les comptes-rendus et informations sur les prochaines séances (via l'adresse democratie-locale@grenoble.fr)

Un espace de partage des documents est également disponible en ligne à destination des membres du panel sur https://padlet.com/joris_darphin/atelier-projet-grenoble-stationnement-65nro98rhl0dlszi

Tous les documents fournis et compte-rendu de séance sont des documents de travail destinés uniquement aux membres de l'atelier. Le rapport de préconisation sera quant à lui rendu public à la fin de l'atelier.

2. **Travail collaboratif** : Possibilité de rendez-vous en présentiel ou visioconférence entre membres (avec l'aide technique d'Agora Dazibao), ainsi que de partager des idées de lectures et de conférences pour enrichir les connaissances du groupe.
3. **Groupes de travail thématiques** : Des groupes de travail thématique peuvent émerger, et pourront communiquer si besoin par groupe whatsapp, sous réserve d'acceptation par les membres de ce groupe, en auto-organisation au sein du groupe.

Règles pour un travail efficace et bienveillant

- **Écoute et partage équitable du temps de parole** : Assurer à chacun.e la même opportunité d'expression, réguler les prises de parole pour assurer un temps de parole équitable et qu'il n'y ait pas de monopolisation de la parole par « ceux qui parlent plus » et permettre à « ceux qui parlent moins » d'exprimer leur point de vue. « Éviter les tunnels de paroles » : une prise de parole = une idée, on essaie d'être concis, éviter les hors-sujets.
- **Reconnaissance des opinions** : Toute opinion est valable lorsqu'elle est argumentée.
- **Respect dans les échanges** : Ne pas couper la parole et éviter les propos offensants.

Cadre de déroulement des séances

Pour favoriser un travail harmonieux, quelques principes d'organisation ont été établis :

- **Alternance dans la taille des groupes** : Travail en binômes, petits groupes entre 3 et 10, plénière (etc.) avec rotation pour diversifier les échanges, tout en validant les conclusions avec le groupe entier.
- **Informations factuelles en début de séance** : Démarrer chaque séance avec des informations vérifiées pour ancrer les discussions dans le concret.
- **Disposition en cercle** : Faciliter les échanges en disposant les participant.e.s en cercle.
- **Rapidité et transparence des comptes rendus et autres travaux** : Les comptes rendus seront transmis rapidement (5 jours ouvrables maximum) après chaque séance. Tous les documents de travail sont mis à disposition sur l'outil « gare centrale padlet ».
- L'ordre du jour de la séance suivante est décidée par le groupe en fin de séance.

Critères de succès de l'atelier

Les participant.e.s ont défini les conditions de réussite pour l'atelier :

- **Unanimité sur une recommandation** : Obtenir l'unanimité pour au moins une recommandation, avec une majorité d'accord sur les autres.
- **Suivi par la Mairie** : La Mairie s'engage à prendre en compte les recommandations formulées, selon leur pertinence et leur faisabilité, afin de garantir un impact réel sur les décisions municipales.

En cas de non respect de ces règles, la Ville de Grenoble se réserve le droit d'exclure toute personne participant à cet atelier qui ne respecterait pas ce fonctionnement adopté/défini collectivement lors de la deuxième séance

A Grenoble, le 16 novembre 2024

Je soussigné-e, [Nom, prénom], m'engage à respecter les règles de fonctionnement mentionnées ci-dessus, tout au long de l'atelier de projet « Pour une politique de stationnement à Grenoble garantissant une utilisation équitable de l'espace public ».

Signature

Annexe 5 – Liste des documents fournis pendant l’atelier : lien vers la gare centrale

Tout au long de l’atelier, de nombreux documents ont été produits et partagés aux et par les membres, la ville de Grenoble, l’équipe de facilitation.

Cadrage de l’atelier, calendrier, animation

- Charte de fonctionnement des CCI
- Courrier d’invitation et note envoyée aux personnes invitées
- Note de cadrage – Atelier de projet
- Constitution du panel
- Compte-rendu de la réunion avec les membres des CCI participant.e.s à cet Atelier de projet

Les comptes-rendus et autres documents de suivi

- Les compte-rendus des séances 1 à 5
- Les synthèses des compte-rendus
- Le projet de fonctionnement de cet Atelier de projet co-construit avec les membres du panel
- Préparation des séances 3 et 4

Les documents ressource fournis par la Ville et la Métropole

- Délibération : Evolution politique du stationnement sur voirie
- Délibération : Dépénalisation
- Délibération sur les tarifs de stationnement en voirie
- Présentation PowerPoint faite par Olivier Curto et Pauline Vinay pour présenter notamment les compétences municipales
- Politique de stationnement métropolitaine
- Étude Transitec sur la stratégie Stationnement
- Le guide des espaces publics et de la voirie de la Métropole

Les autres documents ressources

- **Des études universitaires/académiques :**
 - Une étude « La consommation d’espace-temps des transports en milieu urbain » par Frédéric Héran, expert rencontré pendant l’Atelier de projet
 - Une étude sur « Les avantages du stationnement payant illustré par l’exemple du quartier des Bois-Blancs à Lille », par Frédéric Héran
 - Une étude « Pourquoi tarifier le stationnement » par Frédéric Héran
 - Une étude : « Espace public : comment faire cohabiter nos mobilités ? » par Benjamin Bradel, expert rencontré pendant l’Atelier de projet
 - Une étude « Le stationnement aux défis de la mobilités »
 - Une étude « Le stationnement comme levier de report modal : état des lieux sur les conditions de stationnement des actifs dans l’arc lémanique »
 - Une étude « Le stationnement, composante essentielle d’une politique pour le vélo »
 - Une étude « Parc relais, un mirage périurbain ? »
 - Une étude « Repenser les liens entre mobilité et urbanisme : un enjeu crucial pour la ville bas-carbone »

- Une étude « Quelle mobilité pour la ville de demain ? Un regard croisé des experts et de la littérature scientifique »
- Une étude « « No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire » dans la Gazette des communes
- **Des articles de journaux :**
 - « Les SUV surtaxés dans les parkings de la Métropole de Grenoble depuis ce 1er mars », un article du Dauphiné 2024 :
 - « Haro sur la voiture des pauvres » du journal de l'Union de Quartier Berriat
 - « Mobilité vers les commerces de centre-ville : 5 enseignements issus d'une enquête menée à Lille » dans Alternatives Économiques
 - « Commerces de proximité : en finir avec le dogme du « no parking, no business » dans Alternatives Économiques
 - « Réduire les parkings en centre-ville ne nuit pas aux commerçants, bien au contraire » dans Slate
 - « Enquête : Faut-il nécessairement augmenter les places de stationnement pour redynamiser les centres-villes ? » dans l'échommerce
 - « Supprimer des places de parking voiture augmente votre chiffre d'affaires » dans Weelz !
- **Des bilans faits par des institutions ou organismes :**
 - Le Bilan d'activité Citiz en 2023
 - L'enquête Mobilité de la Grande Région Grenobloise 2020 (EMC2) par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) et notamment Isabelle Reynaud, experte rencontrée pendant l'Atelier de projet
 - L'enquête Semaine de l'AURG
 - Les zooms thématiques sur les différents usages (marche, vélo...) par l'AURG
 - 10 ans de mobilité inclusive en 10 chiffres, par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive
 - « Mobilité et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ? » par le Cerema
 - Des conseils et outils de l'ADEME : « Transport et mobilité durable : engagez votre projet de territoire sur la voie du succès »
- **Données Insee :**
 - sur les modes de déplacements pour le travail par IRIS à Grenoble en 2021
 - sur l'équipement en voitures des ménages grenoblois en 2021 par quartier IRIS
- **Autres :**
 - Des références de pratiques faites dans d'autres villes
 - Une étude « Palmarès de l'Autobésité » de l'association Agir pour l'environnement
 - L'application « LPA&CO » pour trouver sa place de parking au meilleur tarif
 - Le Plan des Déplacements Urbains de Valence Romans Mobilités
 - Les parkings-relais de l'agglomération grenobloise
 - Un outil en ligne pour calculer l'impact carbone des moyens de transports

Les contributions sur le stationnement en dehors de l'atelier

- Les contributions des personnes partantes pour faire partie de l'Atelier de projet mais non tirées au sort
- Demandes et réclamations faites à l'accueil de la Mairie de Grenoble sur le stationnement

Personnes ressources

- Liste des expert.e.s contactés et rencontrés
- CR de la rencontre avec Isabelle Reynaud de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

Evénements en lien avec le sujet :

Réunion organisée par l'ADES le Jeudi 14 Novembre à 20h à la salle Blanche Monnier sur le thème des Transports en Commun

Annexe 6 – Présentation de Olivier Curto et Pauline Vinay (PPT)

Pages suivantes :

Atelier de projet

Politique de stationnement

Question

Combien de temps, une voiture reste en stationnement ?

- A. 25% du temps
- B. 50 % du temps**
- C. 75 % du temps
- D. 95 % du temps



Stationnement : un enjeu d'occupation de l'espace public

Combien de temps, une voiture reste en stationnement ?

Réponse : **D**

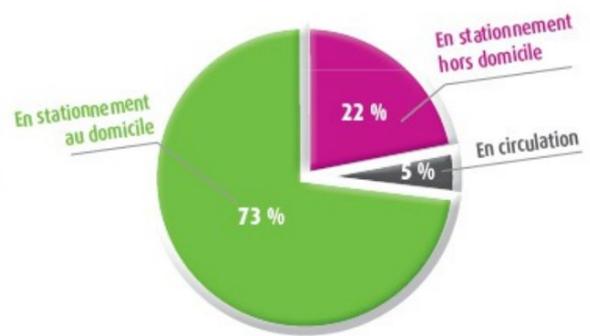
Une voiture reste **95 % du temps en stationnement, sans bouger.**

Une voiture est en circulation seulement 5 % du temps.

Une voiture qui stationne 10 heures occupe autant d'espace que 10 voitures qui ne restent qu'une heure.

1 place de stationnement = 15m²

Temps de circulation et temps de stationnement des voitures dans les grandes agglomérations françaises (EMD standard Certu)



Question

Sur les 49 communes de la Métropole, combien disposent du stationnement payant sur voirie ?

- A. 1
- B. 2
- C. 3
- D. 4



Stationnement : des régulations différentes selon les communes

Combien de communes de la Métropole ont du stationnement payant sur voirie ?

Réponse : **B**

Grenoble et La Tronche sont les 2 seules communes de l'agglomération à disposer de places payantes sur voirie.

Certaines communes peuvent avoir d'autres formes de régulation du stationnement (ex : zone bleue avec durée limitée de stationnement)



Question

Quel est le nombre de places payantes sur voirie à Grenoble ?

A. 7 500

B. 10 500

C. 13 500

D. 16 500



Stationnement : qui est compétent ?

Quel est le nombre de places payantes sur voirie à Grenoble ?

Réponse : **C**

La Ville de Grenoble est compétente en matière de stationnement payant sur voirie.

Elle compte actuellement **13 500 places de stationnement payantes** sur voirie sur un total d'environ 40 000 places (estimation)



La **Métropole gère les 22 parkings publics** (8 000 places payantes).

Hors zone payante, la Métropole est également compétente pour l'aménagement du stationnement au titre de la compétence voirie.



Le **Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise gère les parkings-relais**, dont 2 se situent à Grenoble (500 places gratuites avec titres de transport en cours de validité)

Périmètre et zonage du stationnement payant sur voirie



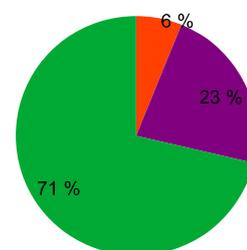
3 zones tarifaires

Zone orange : zone de courte durée en lien avec l'activité commerciale (besoin de rotation)

Zone violette : zone mixte avec des activités commerciales et résident

Zone verte : zone résidentielle – stationnement longue durée

Répartition des places par zones tarifaires



■ Zone orange ■ Zone violette ■ Zone verte

Question

En moyenne, à Grenoble, sur 100 places de stationnement sur voirie payantes, combien sont occupées en journée ?

A. 47 %

B. 67 %

C. 87 %

D. 97 %



Taux d'occupation

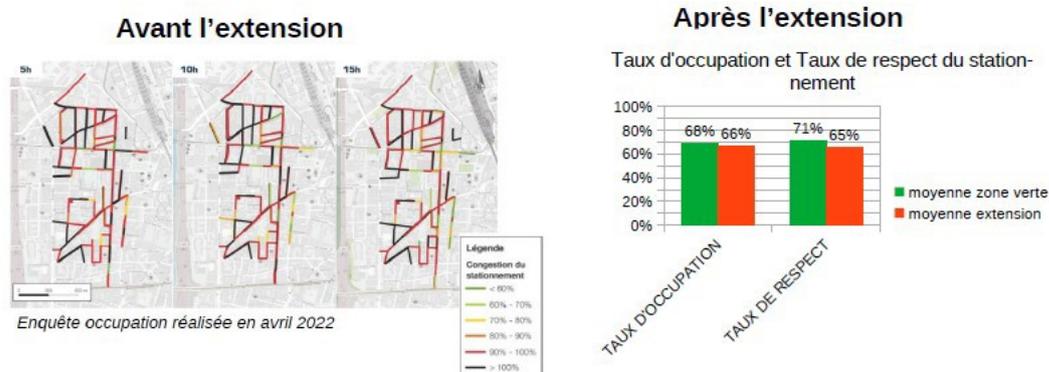
En moyenne, à Grenoble, sur 100 places de stationnement sur voirie payantes, combien sont occupées en journée ?

Réponse : B

La dernière enquête réalisée en juin 2024, montre qu'en journée, le taux d'occupation moyen est de 67 %. Cela signifie que **sur 100 places de stationnement, 67 étaient occupées par un véhicule.**

Un taux d'occupation à l'équilibre se situe en général aux alentours de 80-85 %.

Exemple : taux d'occupation avant/après la mise en payant des quartiers Chorier-Berriat et Europole



Objectifs de la mise en payant du stationnement

Le passage en payant doit permettre de :

- faciliter le stationnement des résidents à proximité de leur domicile
- favoriser la rotation des véhicules et limiter le phénomène des voitures « ventouses »
- dissuader le stationnement des pendulaires (déplacements quotidiens des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail)
- accompagner la transition des déplacements vers d'autres formes de mobilités (transports en commun, vélo, covoiturage, etc...)
- libérer de l'espace public pour d'autres usages que le stationnement

Quels nouveaux usages sur les anciennes places de stationnement ?



Stationnement vélo

Stationnement réservé à l'autopartage



Suppression des masques de visibilité

Stationnement vélo ou trottinette en libre-service



Terrasse café-restaurant

Question

Combien ont rapporté les recettes de stationnement sur voirie à la commune de Grenoble en 2023 ?

A. 2,3 millions €

B. 7,3 millions €

C. 10,3 millions €

D. 15,3 millions €



Recettes de stationnement

Combien ont rapporté les recettes de stationnement sur voirie à la commune de Grenoble en 2023 ?

Réponse : **B**

En 2023, la vente de ticket « horaire » (via les horodateurs ou l'application de paiement mobile) et de ticket « résident » ont rapporté 7,3M€ au budget global de la Ville.

Sur ces 7,3M€, les tickets « résident » représentent un peu moins de 1M€, soit 13 % des recettes totales.

Selon la zone tarifaire, une place de stationnement engendre en moyenne entre 300€ et 2000 € /an



Les recettes des **forfaits post-stationnement pour absence de paiement de la redevance de stationnement** sont versées à la **Métropole** afin de financer des actions en lien avec la mobilité (covoiturage, ZFE, sécurité routière)

Question

Combien coûte 1h de stationnement sur voirie à Grenoble ?

A. 0,60€

B. 2€

C. 3€

D. cela dépend

Tarifs du stationnement

Combien coûte 1h de stationnement sur voirie à Grenoble ?

Réponse : **D**

Selon le profil de l'utilisateur et/ou de la zone payante, le tarif de l'heure de stationnement est différent

Pour le **visiteur**, 1h de stationnement coûtera :

- 2€ en zone verte
- 3€ en zones orange et violette

Pour les **professionnels** bénéficiant d'une tarification préférentielle, 1h de stationnement coûtera 0,60€

Question

Combien d'usagers bénéficient du tarif résident à Grenoble ?

A. 8 000

B. 12 000

C. 15 000

D. 20 000

Profils d'usagers du stationnement

Combien d'usagers bénéficient du tarif résident à Grenoble ?

Réponse : **B**

Actuellement, plus de **12 300 usagers bénéficient du ticket résident**.

Pour bénéficier du ticket résident, il faut avoir sa résidence principale dans une rue payante ou piétonne du centre-ville.

Les résidents peuvent bénéficier d'un tarif préférentiel :

- 12€/mois
- 9€/semaine
- 3€/1 journée

La Ville de Grenoble propose également une tarification préférentielle pour certaines catégories de **professionnels (artisans dépannage urgent et professions médicales intervenant à domicile)** à 0,10€ les 10 minutes. Plus de **1 300 entreprises ou professions médicales** bénéficient du tarif « pro »

Les autres usagers sont appelés « **visiteurs** ». Ils ne peuvent pas bénéficier d'abonnement mais doivent payer un ticket horaire s'ils occupent une place payante.

Les **personnes à mobilité réduite titulaire de la carte mobilité inclusion « stationnement »** bénéficient de la gratuité du stationnement (réglementation nationale)

Question

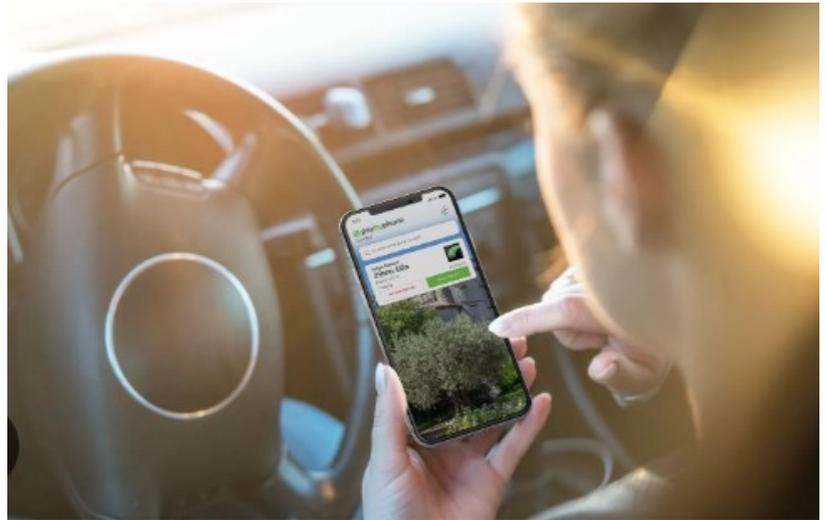
Quelle est la part du paiement mobile dans la vente des tickets horaires ?

A. 25 %

B. 33 %

C. 50 %

D. 75 %



Paiement du stationnement : le succès de l'application mobile

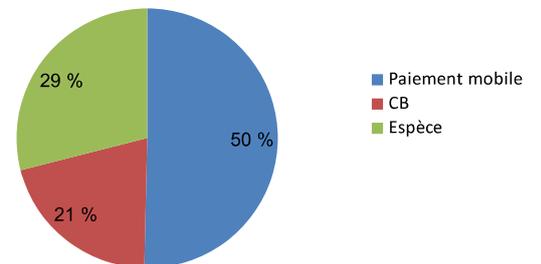
Quelle est la part du paiement mobile dans la vente des tickets ?

Réponse : C.

1 ticket horaire sur 2 est aujourd'hui acheté via l'application de paiement mobile « Paybyphone ». La part du paiement mobile est en constante augmentation, au détriment de l'achat aux horodateurs.

Le paiement en espèce reste encore important en raison de l'absence du paiement par carte bancaire sur une partie du parc horodateur.

ventilation des recettes sur voirie



Il y a actuellement + **900 machines horodateurs**.

Un renouvellement du parc est en cours pour avoir uniquement des horodateurs avec écran de visualisation + paiement espèces et carte bancaire. Cette modernisation du parc s'accompagne d'une diminution du nombre de machines sur l'espace public.



Question

En moyenne, quel est le pourcentage d'usagers en règle avec le paiement de la redevance de stationnement sur voirie à Grenoble ?

A. 25 %

B. 50 %

C. 60 %

D. 70 %



Taux de respect

En moyenne, quel est le pourcentage d'usagers en règle avec le paiement de la redevance de stationnement sur voirie à Grenoble ?

Réponse : **D**

En moyenne, le **taux de respect est de 70 %**.

Cela signifie que sur 10 voitures stationnées, 7 ont un ticket de stationnement en cours de validité.

Il peut y avoir des disparités selon les quartiers mais globalement le taux de respect est plus important en zones « violette » et « verte » car elles concentrent une forte proportion de ticket résident.

Au global, près d'**1 ticket de stationnement sur 2 est un ticket résident**.

Question

A combien s'élève le montant du Forfait Post-Stationnement (FPS) pour absence du paiement de la redevance sur voirie ?

A. 17 €

B. 35 €

C. 68 €

D. 85 €



Dépénalisation du stationnement

A combien s'élève le montant du Forfait Post-Stationnement (FPS) pour absence du paiement de la redevance sur voirie ?

Réponse : B

Le montant du forfait post-stationnement est fixé à 35€ à Grenoble.

Si le FPS n'est ni payé, ni contesté, il fera l'objet d'une majoration de 50€.

Depuis 2018 et la loi MAPTAM, le forfait post-stationnement (FPS) a remplacé le procès verbal (PV).

Le PV est une amende fixe, alors que le FPS est une redevance sur voirie dont le **montant est fixé librement par la commune.**



Exemple de montant FPS :

Paris : entre 50€ et 75€

Lyon : entre 35€ et 80€

Anncy : 50€

Nantes : 40 à 50€

Bordeaux : 30 à 35€

Rennes : entre 24,30 et 34,20€

Toulouse : 30€

Clermont-Ferrand: 30€

Marseille : 17€

Question

Combien de forfaits post-stationnement ont été émis en 2023 ?

- A. 52 000
- B. 72 000
- C. 92 000
- D. 102 000



Forfaits post-stationnement et recours

Combien de forfaits post-stationnement ont été émis en 2023 ?

Réponse : **C**

En 2023, + **92 000 FPS** ont été émis par les A.S.V.P.
Moins de 5 % des FPS sont contestés par les usagers.

En 2023, seuls 3,4 % des FPS émis ont fait l'objet d'un RAPO (Recours Administratif Préalable Obligatoire). Environ la **moitié des recours sont finalement annulés** par les services de la Ville de Grenoble après étude du recours. .

Chaque année, la Ville délibère sur le bilan annuel du traitement des recours de stationnement afin de rendre compte de l'évolution des contestations et les motifs d'annulation ou de maintien du FPS (obligation légale).

Contrôle et verbalisation

Étapes de contrôle :

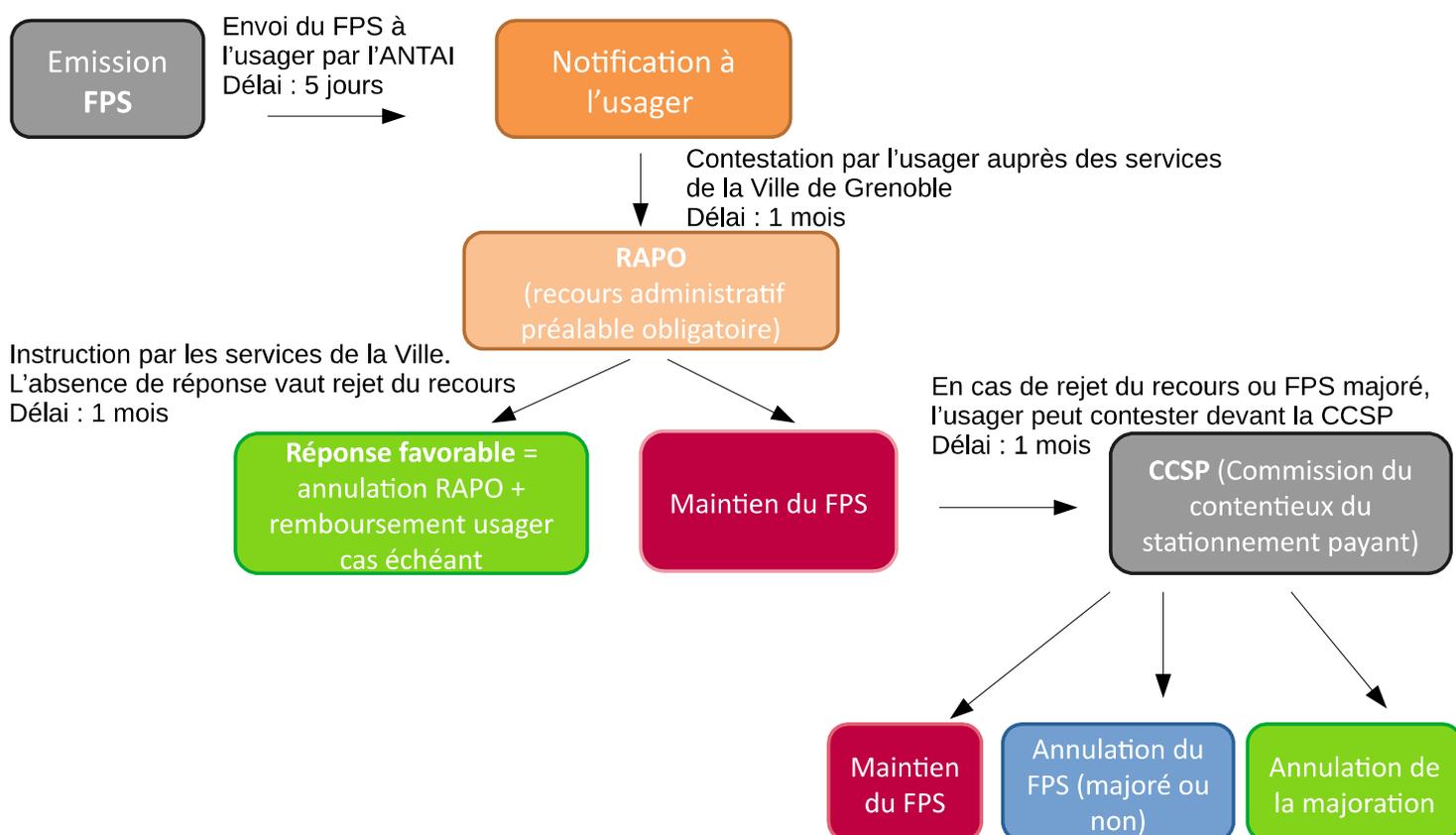
1. **contrôle visuel du véhicule pour vérifier la présence d'un ticket pris à l'horodateur ou d'une autorisation de stationner** (déménagement, travaux, carte CMI)

2. **scan de la plaque d'immatriculation sur le terminal de contrôle (PDA) pour vérifier la présence de tickets dématérialisés (non visibles) : ticket résident et paiement mobile**



Si absence de ticket de stationnement après vérification de l'étape 1 et 2, alors l'ASVP émet un forfait post-stationnement (FPS) via son terminal de contrôle.

Circuit de contestation



Question

Hors zone payante, combien de temps un véhicule peut rester stationner sur la voirie ?

A. 8h

B. 12h

C. 24h

D. 7 jours



Durée de stationnement

Hors zone payante, combien de temps un véhicule peut rester stationner sur la voirie ?

Réponse : **C**

A Grenoble, la durée maximum de stationnement pour un véhicule est de 24h.

Selon le code de la route, si une voiture occupe une place de façon ininterrompue au-delà de la durée légale de 7 jours, le stationnement est considéré comme abusif (mise en fourrière).

Dans certaines villes, comme Grenoble, la durée de stationnement peut être réduite par arrêté municipal.

Question

Quelle est la durée de stationnement autorisée sur une aire de livraison ?

A. 20 min

B. 30 min

C. 1h

D. 2h



Aire de livraison

Quelle est la durée de stationnement autorisée sur une aire de livraison ?

Réponse : **A**

La durée de stationnement autorisée sur aires de livraison est de **20 minutes**.

Sont autorisés à stationner : les transporteurs et entreprises effectuant une livraison ou un enlèvement de marchandise dans le cadre de leurs activités **et munis d'un disque de livraison**.

Pour les autres véhicules, l'arrêt est également autorisé 20 minutes pour effectuer un chargement ou pour permettre de la montée ou la descente de personne.

L'utilisation abusive des aires expose le contrevenant à une amende de 35€ et une mise en fourrière du véhicule.

Question

Qui est autorisé à s'arrêter en zone piétonne ?

A. personne

B. livreurs uniquement

C. riverains uniquement

D. ayant-droits avec un badge d'accès à la zone piétonne



Zone piétonne

Qui est autorisé à s'arrêter en zone piétonne ?

Réponse : **D**

Sur la commune de Grenoble, l'accès aux voies piétonnes est autorisé pour les usagers suivants munis d'un badge d'accès :

Particuliers résidant dans la zone piétonne :

- Les riverain-es sans garage : sur leur zone d'accès, du lundi au samedi de 18 h à 13 h 40, les dimanches et jours fériés 24h/24, arrêt limité à 20 minutes.
- Les riverain-es avec garage : sur leur zone d'accès, 24h/24, sans droit d'arrêt sur la voie publique.

Personnes à mobilité réduite, 7j/7 et 24h/24, arrêt limité à 40 minutes.

Commerçants : accès 24h/24 pour un arrêt sur voie piétonne de 20 minutes toutes les 3 heures.

Livreurs de 6h à 11h30, arrêt limité à 20 minutes

Question

Combien de voitures individuelles peut remplacer 1 véhicule d'autopartage ?

A. Entre 1 et 2 véhicules

B. Entre 2 et 4 véhicules

C. Entre 4 et 6 véhicules

D. Entre 5 et 8 véhicules

L'autopartage désigne la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.

Autopartage

Combien de voitures individuelles peut remplacer 1 véhicule d'autopartage ?

Réponse : **D**

Grenoble compte 250 emplacements d'autopartage sur la commune.

1 seul opérateur labellisé à Grenoble : Citiz



1 VOITURE EN AUTOPARTAGE EN BOUCLE

remplace **5 à 8 voitures** personnelles

supprime **10 000 à 19 000 km** en voiture personnelles par an

libère **0,9 à 3 places** de stationnement en voirie



Question

Avec combien d'opérateur(s), la Ville de Grenoble travaille t-elle pour gérer le stationnement sur voirie au quotidien ?

A. 1

B. 5

C. 12

D. 18

Opérateurs du stationnement

Avec combien d'opérateurs, la Ville de Grenoble travaille t-elle pour gérer le stationnement payant sur voirie au quotidien ?

Réponse : C

A Grenoble, les agents de surveillance et les agents administratifs en charge du ticket résident et des recours travaillent en régie (agents municipaux).

Pour assurer l'exploitation du service, la fourniture du matériel, la maintenance des logiciels, etc...la Ville travaille avec une douzaine d'opérateurs différents.