



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Rencontre sur le suivi des préconisations, en présence de l'élu, Gilles NAMUR, et des agent-es en charge de la politique Stationnement, Pauline VINAY et Olivier CURTO

Mardi 25 mars 2025 de 18h30 à 20h30 (à l'Hôtel de Ville)

Les participant-es

Pour la Ville de Grenoble :

Gilles NAMUR, Adjoint aux Espaces publics, Nature en Ville, Biodiversité et Fraîcheur, Végétalisation; Olivier CURTO (Chef du service Circulation et Lumières) et Pauline VINAY (Cheffe de projet Stationnement) ; et Fanny SIMON (Chargée de mission Démocratie locale) et Boris KOLYTCHEFF (Responsable de l'Unité Accompagnement et Formation du Service Vie associative et citoyenne)

Pour le panel citoyen (11 personnes présentes):

Jean-Paul BASSALER, Béatrice BULARD, Bruno DELESCURE, Rémi FILIPPI, Charlène GAUDEBERT, Pauline LEPOUTRE, Kazan LIBERCIER, Lionel MARMET, Alexandrine MAVILLA, Thierry SOTTO, Philippe ZANOLLA

Excusé-es : Albert BANAA, Anne BAURPER, Agnès BRICK, Elora LABAT, Daniel VANLAETHEM, Olivier ZERBIB

1. Objectifs

Cette réunion a été proposée par l'élu référent de l'atelier, Gilles Namur, pour porter réponses aux préconisations citoyennes issues de cet atelier de projet, conformément aux engagements pris par la Ville. Des premiers éléments de réponses ont été envoyés en amont de la rencontre, et complétés oralement lors de cette rencontre. L'objectif est de clarifier les éléments de réponses apportés par l'élu et les technicien-nes en charge de cette politique.

Le compte-rendu de cette rencontre sera rendu public sur la plateforme participative [Volontairesdegrenoble.fr](https://volontairesdegrenoble.fr), en tant que feuille de route de suivi des préconisations.

Le Rapport de préconisations, avec le détail des actions proposées est accessible ici : <https://grenoble.metropoleparticipative.fr/314597-atelier-stationnement.htm>

2. Les attentes des participant-es sur cette rencontre

*Chaque participant-e a été invité à s'exprimer sur cette question
« En sortant de cette rencontre, vous serez content-e, si... »*



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

- « Éclaircir chacun des sujets portés par le panel citoyen.ne.s »
- « Avoir une vision concrète sur quelques sujets, avec des éléments concrets »
- « Voir comment le travail du panel à alimenter la réflexion et comment le travail sur ces préconisations s’amorce »
- « Espoir que la réserve électorale ne bloque pas tout et identifier les projets qui peuvent être mis en œuvre à court terme »
- « Arriver à s’entendre sur plusieurs choses »
- « Tenir compte de ce qui s’est passé dans l’atelier (exclusion / démission) pour la tenue des prochains ateliers »
- « Identifier quelle sera la suite de l’atelier »
- « Comprendre les acronymes »
- « Actuellement, les éléments de réponse envoyés par mail laissent plutôt sur sa fin »

3. Présentation des grands chantiers en cours sur la politique de stationnement à Grenoble

Voir le Power-point présenté lors de cette rencontre (Document de travail), annexé à ce compte-rendu.

4. Éléments de réponses aux 24 préconisations et questions de clarification des participant-es

Remarques préalables concernant les éléments de réponse apportée par la Ville :

Certains points de vigilance sont à prendre en compte dans la déclinaison des mesures envisagées, dont

> la période actuelle, avec d’une part la réserve électorale qui débutera en septembre et ne permet pas d’engager de nouvelles actions 6 mois avant les élections municipales. D’autre part, certaines décisions peuvent être difficiles à prendre car trop peu de temps pour les mettre en travail avant les élections. En revanche, les élections ne sont pas un « stop » à tout ce qui a été lancé. Certes les élus passent, mais les services et les agents restent, et la continuité du service public est garantie.

> le temps long de certains projets qui ne peuvent se faire maintenant et qu’il faudra inscrire dans la durée.

> les compétences au-delà de celles de la Ville : les préconisations hors champs de compétence de la Ville dépendent du bon vouloir des autres institutions. Même si cela n’empêche de travailler davantage vers davantage de mutualisation (entre la Ville, la Métro et le SMMAG sur ces questions).

> Par ailleurs, le besoin de plus de communication est également partagé par la Ville.



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

- **Thématique 1 : « Tarification et zonage »**

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions proposées par la Ville et éléments de réponse
Améliorer la communication sur les places de livraison => Préconisation 5	Court terme	Mettre en place des campagnes <i>in situ</i> , des campagnes choc pour s'adresser au plus grand nombre, sur le modèle des emplacements Taxis
	Moyen terme	Test expérimenté actuellement sur l'installation de borne « décompteur de temps visuel » en « détection d'occupation » (rue Vicat) en vue de son déploiement sur les places de livraison si le système s'avère efficace

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville :	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
Accroître la communication sur les places de livraison nécessiterait de mettre des horaires. Car sinon cela risque d'augmenter le stationnement en double file et créer des bouchons	<p>Actuellement, le disque bleu permet le stationnement sur les places de livraison sans restriction d'horaire, et cela ne pose pas de problème. Il est difficile de fixer des horaires entre livraison et dépose minute.</p> <p>Cela nécessite aussi du contrôle (y compris sur des zones non payantes, qui sont beaucoup moins contrôlées, y compris pour les places PMR) => La mise en place d'une brigade « Espace public » ont vocation à assurer cette mission de contrôle</p>
Aménager 1 place livraison par rue => Est-ce un engagement que vous prenez de manière systématique, sur toute la ville ?	<p>Cela concerne uniquement les zones à forte rotation ou lorsqu'une demande collective des riverains est adressée</p> <p>Par exemple sur les places aux enfants, des places de livraison/dépose-minute ont pu être installées sur demandes</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions proposées par la Ville
<p>Evolution de la tarification (ticket résident, tarification sociale, dégressivité) et du zonage</p> <p>=> Préconisations 6, 7, 8 et 9</p>	Moyen terme (réserve électorale)	<p>Tarification : étude à programmer en interne avec les services de la Ville de Grenoble, avec conclusion d'ici la fin de l'année 25.</p> <p>L'extension du payant sur Grenoble Sud : cela pose des difficultés de ressources humaines et technique. Cela représente un coût financier important : 8000€/machine et nécessiterait d'augmenter le parc horodateur à 1500 à 2000 horodateurs sur la Ville. Or le stationnement sur zone résidentielle reste peu rentable</p> <p>Néanmoins, le projet d'extension au Sud des Grands boulevards est déjà identifié et programmé mais pas de mise en œuvre possible pendant la réserve électorale.</p> <p>Plus globalement, la sectorisation du zonage résident est en cours de réflexion pour une meilleure distribution des zones résidentes</p> <p>L'hypothèse B (extension zone verte vers le Sud + création d'une nouvelle couleur de zonage avec nouveau tarif) n'est pas retenue car elle ne nous semble pas pertinente</p> <p>La tarification du 2ème véhicule est une piste à mettre à l'étude</p>

Compléments de réponses de la Ville :

- Le renouvellement du parc horodateur pour des horodateurs connectés : Certes cela peut sembler coûteux, mais la connexion permettra d'engager beaucoup de choses. C'est une première brique pour avoir de la souplesse et faire d'autres choses derrière (ex : tarification modifiée, extension zonage, ...)



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Réactions, Questions des participant-es et réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
L'extension de la tarification vers le sud semble ne pas résoudre le problème, mais le reporte ailleurs. Peut-être que cela demande à ce que soient identifiées des zones où se garer, en amont de cette extension	Oui c'est l'idée. En effet cela provoque du report de stationnement sur d'autres zones plus au sud et nos services travaillent justement sur la manière d'accompagner ces projets et leurs limites (jusqu'où peut-on aller?). Cela pose des questions très fines qui sont étudiées au cas par cas par les services compétents, et cela demande du temps. Le stationnement payant s'étend doucement vers le secteur Sud pour ces raisons. Le temps de mise en place en soit peut aussi être long (traçage, installation machine...).
Si le zonage, dans les quartiers résidentiels n'est pas rentable, quel est l'intérêt de l'étendre dans les quartiers populaires ?	Le but n'est pas de mettre du payant pour du payant. L'objectif de la tarification est que les résidents trouvent du stationnement en bas de chez eux (en allégeant la saturation du stationnement sur voirie) et que pour le reste des stationnements, on incite à du report modal. Quant à l'extension du stationnement payant au Sud, cela prend du temps, et n'est peut-être pas la priorité actuelle
Le LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation) a-t-il nécessairement besoin de machines (horodateurs) pour passer ?	Oui le LAPI nécessite 1 horodateur connecté pour fonctionner. Mais l'outil, l'horodateur, est de moins en moins utilisé, les utilisateurs préférant recourir à l'application mobile ou la plateforme de paiement en ligne. Donc lors du changement d'horodateurs, nous diminuons le nombre d'horodateurs, à savoir non remplacement d'un horodateur sur 4.
Quel est le coût du LAPI et d'un horodateur ?	Le coût du LAPI dépend du nombre de voitures en circulation. Actuellement, est budgété un scénario du LAPI avec 2 voitures en circulation sur toute la Ville, ce qui représente un coût d'investissement de 100 à 200 000€ pour 2 véhicules, auxquels il faut ajouter 70 à 100k€ de coût de fonctionnement par an. Mais le LAPI permet une nette diminution du coût « agent » (les ASVP « Agent de surveillance de la voie publique »), et donc une libération de temps pour ces agents qui peut être déployé sur d'autres missions de services publics (ex : Brigade Espace public). Coût annuel d'un agent ASVP : 35 à 40000€/an Quant au coût d'un horodateur, il faut compter, au minimum, autour de 8000€ par machine : 5000€ achat + pose + gestion/maintenance (240€HT/machine/an) Recettes de stationnement aujourd'hui estimées à 8 millions d'euros



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

<p>Pourquoi ne peut-on plus acheter son tarif résident à l'horodateur ? Beaucoup de difficultés rencontrées</p>	<p>L'achat du Ticket résident à l'horodateur (représentant environ 15% du mode de paiement du Ticket résident) a été supprimé fin décembre 2024 pour des raisons techniques (les tickets n'étaient pas visibles dans l'application de contrôle ce qui pouvait entraîner des verbalisations à tort) Ce n'était pas une volonté politique, mais bien une question d'incapacité technique. Et il y a eu en effet des difficultés de communication envers les utilisateurs-trices.</p>
<p>Comment est envisagé le stationnement PMR avec le système LAPI ?</p>	<p>C'est un sujet en effet compliqué. Il y a 2 options à l'étude actuellement :</p> <ul style="list-style-type: none">→ Soit un enregistrement des plaques d'immatriculation des véhicules susceptibles d'être utilisés par la personne à mobilité réduite (PMR) auprès des services de la Ville => démarche à faire une fois /an→ Soit si on est de passage dans une ville, acheter un ticket spécial PMR via l'application ou l'horodateur <p>A noter qu'il faudra dans tous les cas continuer à mettre sa carte mobilité inclusion portant la mention « stationnement » dans la voiture pour les contrôles.</p> <p>Aujourd'hui, difficulté à avoir un enregistrement national qui permettrait d'avoir une même base de données pour toutes les villes.</p>
<p>Remarque de 2 participant-es :</p> <p>Il y a de plus en plus de machines pour surveiller. Je trouve qu'envisager le LAPI comme une solution est très inquiétant. Quel monde de machine on nous promet</p>	<p>Oui mais s'il n'y a pas de contrôle du stationnement, ça ne fonctionne pas. Et c'est ce que le LAPI permet. C'est une solution qui est utilisée ailleurs et qui fonctionne bien. Cela permet de libérer les agent-es ASVP pour aller sur d'autres missions.</p> <p>A noter aussi que les amendes, issues de ces contrôles, sont perçues par l'État. Elles ne vont pas dans le portefeuille de la Ville.</p>
<p>Où peut-on avoir un disque bleu ?</p>	<p>Le disque bleu peut être récupéré dans un tabac, un supermarché, une supérette, ... La Ville en fournit directement aux résident-es qui habitent dans une zone piétonne</p>
<p>Pouvez-vous nous donner la fourchette d'augmentation envisagée du tarif Ticket résident, dans le cadre de l'étude en cours ?</p>	<p>Concernant vos propositions d'une augmentation progressive du ticket résident, on entend vos propositions.</p> <p>Aujourd'hui le ticket résident est très peu cher, et il nous semble intéressant de garder ce tarif peu cher, en le couplant éventuellement avec une tarification sociale. Il pourrait y avoir une augmentation (notamment dans le cadre d'une tarification sociale) mais non exponentielle.</p> <p>Concernant la fourchette d'augmentation : je ne sais pas répondre, mais il y a la volonté de rester sur un tarif raisonnable. Aucun scénario n'est proposé, les éléments de cadrage n'ont pas été discutés entre élu-es à ce jour.</p>
<p>Tarification sociale et environnementale : quelle condition</p>	<p>Aujourd'hui si la Ville de Grenoble mettait en place une tarification environnementale, elle ne concernerait que les résidents grenoblois-es (du</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

pour la mettre en place ?	<p>fait du non accès aux données des visiteurs). Elle ne sera donc envisagée et mise en place que quand cela concernera aussi les visiteurs. Et pour cela il faut connaître la carte grise des visiteurs (base de données partagée). C'est la raison pour laquelle la Ville ne l'a pas mise en place aujourd'hui.</p> <p>De même, il y a besoin de temps pour travailler ce sujet en lien étroit avec la question de la tarification sociale.</p> <p>Néanmoins, la connexion SIV (« Système d'immatriculation des véhicules ») et la modernisation des horodateurs est une 1ere étape qui permettra de mettre en place facilement cette tarification</p>
----------------------------------	--

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
Prolonger de la durée de stationnement gratuit de 20 à 30 min => Préconisation 10	Non favorable	Explication: la durée de 20 min gratuite est en place pour permettre le chargement/déchargement/faire une course, dans les zones orange et violette, en rapport avec les commerces. La prolongation au-delà de ces 20mn ne répond pas au même besoin
Optimiser les parkings pour réduire la saturation du stationnement sur voirie => Préconisation 1	En cours	<p>Actuellement, la Ville de Grenoble et la Métropole coopèrent pour mettre en cohérence les grilles tarifaires du stationnement sur voirie et dans les parkings en ouvrage (dans le centre-ville et pour de la courte durée, le tarif des parkings en ouvrage est plus intéressant que sur la voirie).</p> <p>Pour les parkings en ouvrage en difficulté (ex : Catane), cela pourrait effectivement être pertinent de baisser leurs tarifs et de mieux communiquer dessus.</p> <p>Cependant les compétences étant séparées, la Ville ne peut que proposer.</p> <p>La création d'une SPL (société publique locale à laquelle sera rattachée la Ville et le SMMAG) pour la gestion des parkings en ouvrage au 1er janvier 2026 rendra plus facile ces coopérations, via une plus grande mutualisation des compétences.</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
<p>Pour les commerçant-es, tenir compte de leurs préoccupations sur le stationnement proche de son lieu de travail</p> <p>=> Préconisation 3</p>	Moyen terme	<p>La volonté politique actuelle n'est pas de favoriser les mobilités en voiture individuelle. Cette proposition est à regarder davantage sur l'axe 3 « alternatives à la voiture individuelle » pour voir les possibilités de report.</p> <p>Par ailleurs, cette question du stationnement proche de son lieu de travail se pose bien au-delà des commerçant-es. Elle concerne l'ensemble des professions. Il faudrait des clarifications sur vos attentes quant à cette proposition</p> <p>Enfin, côté commerces, il est envisageable de lancer une étude avec l'ADEME sur les attentes des clients et des commerces. Cette étude doit néanmoins être portée par la Métropole (qui a les compétences commerce et mobilité)</p>

Réactions, Questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
<p>Concernant votre proposition d'une étude sur les déplacements en ville, pourquoi cette étude serait à mener par l'Ademe ? Car l'ADEME peut apparaître comme une agence pas suffisamment indépendante sur le sujet.</p> <p>Un autre participant souligne qu'une étude de ce type a été menée à Genève, et qu'elle corrobore les études existantes</p>	<p>Si une étude de ce type était menée, elle sera pilotée par la Métropole, qui détient la compétence Commerce. Mais j'entends la remarque, ce point de vigilance.</p>
<p>Concernant la clarification sur le stationnement des commerçants proche de leur lieu de travail, notre propos est surtout de rassurer les commerçant-es (avec études à l'appui), de donner à voir davantage les alternatives proposées et de mieux comprendre quelles sont leurs demandes</p>	



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
Rendre accessibles les parkings relais aux personnes ayant un ticket résident => Préconisation 4	Court-Moyen terme	A ce jour, il n'y a pas eu de démarche initiée en ce sens. Le SMMAG a la compétence sur les parkings relais. La Ville de Grenoble peut pousser des réflexions sur les abonnements « petits rouleurs » auprès de la Métropole, et notamment sur l'ouverture des parkings Catane et Stade des Alpes (peu fréquentés) aux abonnements résidents « petits rouleurs »

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
Concernant les parkings relais et les parkings en ouvrage, existe-t-il des quotas pour les places réservées au ticket résident? Peut-on dépasser ces quotas nombre ?	<p>Nous aurions besoin d'une clarification sur cette proposition : l'accessibilité des parkings relais pour les tickets résidents concerne-t-elle les parkings relais en ville ou en dehors de la ville ? Car l'objectif de la Ville aujourd'hui est de désengorger le stationnement sur voirie ((avec un report sur les parkings en ouvrage et les parkings relais). Et cette demande risque d'être difficile à entendre par la Métropole (difficulté des métropolitains à stationner à Grenoble et à l'inverse les abonnés tickets résidents auraient des facilités à stationner sur les parkings relais en dehors de la Ville)</p> <p>Je veux bien porter la demande auprès du SMMAG, mais ils vont nous répondre 2 choses : « on manque de places pour les métropolitains » et « vous pouvez recourir à l'auto-partage pour ce type de demande ».</p>
	<p>Certains parkings-relais sont déjà saturés, il est donc difficile d'envisager une ouverture supplémentaire pour les tickets résidents. Cela est différent pour les parkings peu utilisés, type Catane et Stade des Alpes sur lesquels on pourrait envisager cette ouverture (même si cela pose la question des soirs de match pour le parking du Stade des Alpes). À l'inverse l'Esplanade propose aujourd'hui beaucoup de stationnement sur voirie, cela fait donc pas sens pour l'instant d'ouvrir les parkings relais aux tickets résidents, puisque d'autres alternatives de stationnement existent pour les riverain-es. Chaque situation est à appréhender au cas par cas pour avoir une bonne</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

	<p>réponse adaptée à la situation du quartier et la fréquentation des parkings</p> <p>Quant à la question des quotas sur les parkings en ouvrage, en effet il y a 3 possibilités :</p> <ul style="list-style-type: none">→ des parkings uniquement accessibles aux résidents→ des parkings uniquement accessibles aux visiteurs uniquement tarif visiteur→ des parkings mixtes, c'est-à-dire avec des quotas d'ouverture au tarif résident mais qui diffère sur chaque parking et qui est révisable chaque année <p>La création de la SPL permettra peut-être de faire évoluer les choses également. Par exemple : les parkings en ouvrage sur le quartier Presqu'île sont très peu utilisés car trop chers. Il faudrait peut-être envisager de réduire la tarification dans les quartiers ayant plus de 40 % de logements sociaux</p>
<p>Parking en ouvrage : pourquoi ne pas rendre les tarifs plus attractifs, voire dégressifs pour inciter davantage de personnes à se garer dans les parkings en ouvrage ?</p>	<p>Le tarif dégressif existe déjà. En deçà de 2h de stationnement, le tarif des parkings en ouvrage est plus attractif que le tarif de stationnement sur voirie. Par contre, sans abonnement, le tarif sur 1 journée dans les parkings en ouvrage est plus important à la journée. L'autre alternative est de se garer en parking relais ou en zone verte. (à noter que le stationnement sur les zones violette et orange n'est pas possible à la journée puisqu'il est limité à 3h30)</p>
<p>Quel sera l'impact tarifaire avec la gestion d'une SPL ? Quelle évolution attendre de ce changement de statut ?</p>	<p>La SPL (Société publique locale) offre plus de liberté et moins de pressions que la gestion par une société privée (telle que c'est actuellement le cas). En effet, si la SEMOP (« Société d'économie mixte à opération unique ») est un statut public, la mise en œuvre appartient à une société privée (qui a une logique de rentabilité)</p> <p>Quant à l'évolution tarifaire, il n'y aura pas de gros changements du fait de cette création</p>
<p>Peut-on garantir un accès PMR aux les parkings en ouvrage, avec des ascenseurs ?</p>	<p>C'est effectivement une question à creuser, car pas connaissance à ce jour de parking en ouvrage sans ascenseur.</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
Mutualiser des parkings privés et administratifs => Préconisation 2	Long terme	<p>Pas de travail en cours actuellement du fait de la complexité de mise en œuvre (en particulier pour les espaces privés) : contrôle, investissement, etc.</p> <p>Dans un premier temps, c'est une piste à creuser du côté des institutions publiques, et prioritairement celles en lien direct avec la Ville</p> <p>La Ville propose d'adresser un courrier à l'ensemble des concernés pour étudier les solutions en priorisant les administrations (Cité DODE par exemple)</p>

- **Thématique 2 : « Équilibre Stationnement et espace public »**

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
Favoriser la cohabitation entre les usager-es de l'espace public => Préconisation 13	En cours	<p>La question de la végétalisation et de la place des piétons est posée à chaque projet d'aménagement d'espace public en cours ou en développement, avec un volet participation/information pour améliorer le projet initial (choix des matériaux, végétalisation, infiltration, éclairage), et en tenant compte d'un schéma directeur (plan guide) commun à la Ville et la Métropole. Exemple: le Programme d'aménagement Ensemble (PAE)</p> <p>Les équilibres entre les différents usages restent néanmoins une question toujours délicate et fragile.</p> <p>Cela étant dit, il est peut-être nécessaire d'améliorer la communication sur les projets et accepter la temporalité des travaux (opportunité ou prise en compte dans des travaux dit de « proximité »)</p>
Améliorer l'accessibilité et les aménagements pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicaps => Préconisation 14	En cours	La Ville est engagée dans une politique pro-active à ce sujet.



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
<p>Concernant les places de stationnement PMR, quelle action de communication est envisagée pour rendre cette information, cette démarche beaucoup plus accessible ? Actuellement cela est vraiment trop compliqué.</p> <p>Qui s'occupe de gérer les demandes ? Comment simplifier la démarche de demande ? Comment cela est communiqué ? Actuellement il n'y a aucune information sur le site. Il y a beaucoup de propositions mais peu de réponses</p>	<p>La demande d'aménagement d'une place PMR est à adresser à la Métropole. Elle est instruite par la Métropole et son exécution est à la charge de la Ville via la Cellule Proximité.</p> <p>Il est possible de créer des places PMR mais celles-ci doivent répondre à certaines normes, qui ne sont pas toujours possibles sur les lieux identifiés. Ce sont des contraintes qui peuvent ralentir, voir bloquer certaines demandes.</p> <p>Je reconnais que la démarche pour déposer une demande peut être compliquée en effet. Par ailleurs, les contraintes budgétaires de la Métropole peuvent peser sur l'instruction de ces demandes.</p> <p>Nous entendons la demande de mettre un dispositif plus « humain » pour gérer ces démarches et les accompagner. Mais cela reste de compétence métropolitaine.</p> <p>C'est un point qui reste à travailler.</p>

- **Thématique 3 : « Mobilités alternatives à la voiture individuelle »**

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
<p>Promouvoir l'autopartage</p> <p>=> Préconisation 16</p>	<p>En cours (à court terme)</p>	<p>Cette proposition est soutenue par la Ville de Grenoble.</p> <p>15 nouvelles places sont à l'étude en plus des 200 existantes.</p> <p>Un courrier sera envoyé au SMMAG pour leur demander d'intensifier si possible leur communication.</p> <p>=> Point de vigilance : CITIZ est une entreprise privée, il s'agit d'un partenaire, donc on ne peut pas faire ce que l'on veut</p>
<p>Développer les ateliers vélos</p> <p>=> Préconisation 17</p>	<p>En cours</p>	<p>Mise en place en 2024 de l'École du vélo par la Ville de Grenoble (grenoble.fr/408-ecole-du-velo-de-grenoble.htm)</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

		<p>Objectifs : Encourager la pratique, l'achat et l'entretien du vélo. Parmi ses missions, elle vise à faire connaître l'offre de réparation vélos existantes et encourage les acteurs à se fédérer. Elle promeut également le « code de la rue ».</p> <p>Parmi ses actions en matière de communication, la Ville de Grenoble souhaite mieux communiquer sur une carte du réseau des ateliers vélos. (Actuellement carte de la Clavette : clavette-gre.org/)</p>
--	--	---

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
<p>Concernant l'École du vélo, comment encourager les ateliers vélos à se fédérer avec une carte de référencement et de suivi des ateliers vélos ? Comment mieux les visibilitéer ? Comment les soutenir davantage ?</p>	<p>L'Ecole municipale du vélo vient de se monter, elle se structure, se développe... C'est un travail en cours. Maintenant, il faut aller sur ce volet « comment mieux fédérer les ateliers » et trouver les complémentarités.</p> <p>En termes de communication, on peut envisager d'organiser des journées spécifiques pour mieux se faire connaître.</p>

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
<p>Développer des alternatives à la voiture individuelle (Parking relais (P+R), covoiturage, mobilités douces) et améliorer leur communication</p> <p>=> Préconisations 15 et 18</p>	<p>Court terme (avril 25)</p>	<p>La Ville se fera le relai de vos propositions auprès des partenaires pilotes (courrier officiel au vice-président du SMMAG et de la Métro):</p> <ul style="list-style-type: none"> → mieux communiquer sur la carte des zones de covoiturage (covoiturage38.com) → Informations centralisées sur les chrono-vélos, les boxes Métro-vélo, la possibilité de demander des arceaux en pied d'immeuble. → Piste à envisager du côté de la Ville : recenser et valoriser l'ensemble de ces alternatives dans un GreMag



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

<p>Aller vers la gratuité des transports en commun</p> <p>=> Préconisations 19 et 20</p>	<p>Court terme</p>	<p>La Ville portera auprès des partenaires (SMMAG et Métro) votre proposition d'augmenter les jours de gratuité notamment pour les pics de pollution. Actuellement l'objectif de la gratuité (au sens large) est ciblé pour les publics précaires (QF<715) et le week-end pour tous. Dans la même perspective, l'objectif serait d'aller vers la gratuité pour la location de MetroVélo pour les publics précaires (QF<715). Actuellement il existe un tarif solidaire (30€/an)</p> <p>Sur la gratuité totale, la Ville de Grenoble observe ce qui se passe sur la ville de Montpellier et son modèle économique (attentif au fait que cette gratuité ne se fasse pas au détriment des projets d'aménagement). Sur Grenoble, il y a eu une étude menée à la fin du mandat précédent sur les coûts que cela représenterait. Mais, du côté du SMMAG et la Métropole il n'y a pas la volonté d'aller vers cette gratuité totale. La Ville reste quant à elle favorable à y aller pas à pas sur le développement des gratuités, de manière ciblée : scolaires, jeunes, précaires, week-end, circonstances exceptionnelles.</p>
---	--------------------	--

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
<p>Les initiatives portant sur la gratuite doivent se faire sur un temps plus long (une semaine au moins car sur une journée ce n'est pas suffisant). Elles devraient être accompagnées d'une campagne de communication forte sur toutes les alternatives qui existent</p>	<p>Cette question autour de la gratuité sera formulée au SMMAG dans le courrier adressé par la Ville. Mais pour l'instant la Ville n'a pas réussi à avancer beaucoup de ce côté, dans ses échanges avec le SMMAG. La ville a néanmoins mis en place une mesure de remboursement des abonnements TAG pour les plus précaires.</p> <p>Cela étant dit, une remarque à partager avec vous : sur lmes retours d'expérience d'autres villes, on peut observer que la gratuité des transports en commun met, dans un premier temps, les piétons dans les transports en commun et que le report modal ne se fait pas dans le court terme. Donc la gratuité sur 1 semaine, on va surtout tester « les piétons » plus que le report modal. Par contre, on peut envisager à cette occasion de mettre en place une communication beaucoup plus forte sur les possibilités de report modal (ex : sur le quartier Presqu'île) et peut-être accompagner davantage ses campagnes de gratuité sur des quartiers ciblés.</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

	<p>Côté financement, à Montpellier, la prise en charge de la gratuité a été financée par l'augmentation de la taxe professionnelle par la Métropole. Actuellement, il n'y a pas de potentiel identique sur Grenoble, ni la compétence (qui n'est pas du ressort de la Ville). Aussi, dans tous les cas, la prise en charge de la gratuité veut aussi dire moins de prise en charge d'autres choses.</p> <p>Néanmoins, la Ville de Grenoble est en phase avec les différentes étapes proposées par le panel (étapes progressives pour aller vers la gratuité), qu'elle poussera auprès du SMMAG.</p>
<p>Comment porter auprès de la Métropole ces propositions autour de la gratuité ?</p> <p>Par ailleurs, quand vous chiffrez le coût des transports gratuits, vous devriez intégrer les coûts de la pollution, ce qui n'est pas fait actuellement dans les chiffres avancés.</p>	<p>Oui, nous sommes tout à fait d'accord sur cette question des coûts liés à la pollution. L'Étude de Mobil'air démontre qu'aujourd'hui il y a 140 morts/an du fait de la mauvaise qualité de l'air à Grenoble. (cf. atmo-auvergnerhonealpes.fr/actualite/projet-mobilair-des-mesures-de-lutte-contre-la-pollution-atmospherique)</p> <p>Et l'étude donne à voir que si on met les préconisations en place pour éviter ces 140 morts/an, ce sont finalement 300 morts/an qui sont évitées. C'est surprenant, mais c'est parce qu'avec ces mesures préventives, on s'attaque à d'autres maladies et à d'autres politiques de prévention (ex : bienfait de la mobilité active sur la santé).</p> <p>En effet, si le lien santé publique/mobilité peut être vis en évidence sur ces études, il est difficile de faire transparaître ce lien dans la comptabilité actuelle.</p>

- **Thématique 4 : « Accompagnement au changement par et pour les habitants »**

Préconisations	Échéance et mise en œuvre	Actions / Réponses proposées par la Ville
<p>Améliorer la communication sur les projets et favoriser les lieux d'échanges et d'accès à l'information</p> <p>=> Préconisations 22, 23 et 24</p>		<p>En effet, les recours aux alternatives restent encore faibles. La Ville doit envisager d'accroître sa communication via :</p> <ul style="list-style-type: none"> → une communication multi-support : auprès des Maison des habitant-es (MDH), du site de la Ville et de la Métropole → des expérimentations, du type « Je Plaque Ma Caisse » pour essayer de vivre 3 mois sans voiture → Inclure systématiquement des opérations de communications fortes et des mesures d'accompagnement lors des nouveaux projets d'aménagement (type Flaubert, Presqu'île) qui sont pensés pour ces alternatives.



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponse de la Ville
<p>Le regroupement des préconisations 23 et 24 ne convient pas. Il s'agit de 2 sujets bien différents :</p> <p>→ la communication sur les alternatives et,</p> <p>→ l'information à partir du maillage territorial sur les projets d'aménagements</p>	<p>C'est noté.</p> <p>Concernant la communication vers les habitant-es, il faut savoir que c'est une obligation de la Métropole d'informer et de concerter lors de grands projets d'aménagement.</p>

- **Autres : Suites de l'atelier et du suivi des préconisations**

Réactions, questions des participant-es et compléments de réponse de la Ville	
Questions / Remarques du panel	Compléments et éléments de réponses de la Ville
<p>Il n'y a donc pas de délibération prévue en Conseil municipal, concernant les réponses à ces préconisations ?</p>	<p>Non il n'y a pas de délibération prévue, car il n'y a pas de décision prévue</p>
<p>Je regrette qu'il n'y ait pas de commission mobilité permanente qui se mette en place à l'issue de cet atelier. Quel lieu de discussion perenne pour la suite ?</p>	<p>La Commission mobilité nécessiterait l'implication de la Métropole. La Ville n'a pas cette compétence ; la Ville est surtout informée.</p>
<p>Quelle est la suite envisagée pour le suivi de l'atelier ? Est-il prévu un point régulier de suivi ?</p>	<p>La Ville de Grenoble s'engage à organiser un temps d'échange avec la fin du mandat sur le suivi de vos préconisations.</p>



ATELIER DE PROJET

« Espace public et stationnement »

5. Les engagements pris à l'issue de ces premiers éléments de réponse

- L'ensemble de ces réponses sera rendu public sur la Plateforme participative volontairesdegrenoble.fr et servira de feuille de route pour le suivi des préconisations de cet Atelier de projet.
- La Ville de Grenoble s'engage à revenir vers le panel citoyen avant la fin du mandat actuel pour faire un état des lieux du suivi de ces réponses.

6. Mot de clôture des participant-es

Avec quoi, vous repartez à l'issue de cette rencontre ?

- « J'attends la suite » (*2)
- « Quand est-ce que l'on va se revoir pour poursuivre ? »
- « De la clarté sur de nombreux points »
- « L'essentiel a été dit »
- « Du positif »
- « Intéressant dans démarche »
- « On ne va pas changer le monde ce soir »
- « Se parler tranquillement » (agent-e)
- « Échange intéressant » (élu)
- « Confiant car transparent sur ce qui est annoncé *2 (agent-e)