

## Pour une ville en transition écologique et sociétale :

# La nécessaire évolution de la politique publique de stationnement en appui du projet de transformation et embellissement de l'espace public

**Résumé :** Ce texte présente la situation du stationnement dans la ville de Grenoble et explique le sens des évolutions et décisions nécessaires en ce domaine. Les choix de tarification sont un levier important pour faire évoluer les habitudes des automobilistes, en cohérence avec la stratégie de la Métropole et du SCOT 2030 pour une politique de mobilité durable.

## Le sens d'une redevance stationnement sur l'espace public

**Acquitter une redevance pour garer la voiture dans la rue, à proximité de son domicile, ne va pas de soi !**

Un certain nombre d'habitants estiment normal de pouvoir stationner gratuitement devant chez eux, considérant qu'il s'agit d'un espace public où la liberté de circuler et de stationner doit être la règle, sans qu'une contribution financière soit demandée. L'opposition au péage relève donc d'abord d'une question de principe. Bien sûr, est également présente la réticence face à une dépense supplémentaire non choisie, et même le rejet d'une « taxation » nouvelle, le citoyen « lambda » jugeant toujours trop lourd le poids des prélèvements obligatoires, *a fortiori* à Grenoble avec les impôts locaux. Cette position de principe est respectable. Cet espace public nous appartient à tous, tant collectivement qu'individuellement, comme citoyens de la ville. Et son usage normal au quotidien n'a pas à faire *a priori* l'objet d'une tarification.

La question de la redevance stationnement ne se pose pas en zone rurale ou péri-urbaine, quand la densité d'habitants est faible ou l'habitat pavillonnaire. L'espace public est alors suffisant pour se garer commodément, sans gêne pour qui que ce soit. La difficulté réside en zone d'habitat dense, là où se produit inévitablement une disproportion entre le nombre de logements (et surtout, le nombre de ménages motorisés) et les places disponibles de stationnement. *A fortiori* à Grenoble, troisième ville la plus dense de France. **Car une évidence s'impose : l'espace public est de dimension finie.** De façade à façade, il faut placer les trottoirs [suffisamment larges pour marcher à trois ou quatre personnes de front, ou permettre leur croisement, ainsi que les personnes à mobilité réduite, ou avec poussettes, caddies ou valises à roulettes, les jeunes enfants à vélo, etc.], le stationnement des voitures et des cycles, et la bande de roulement proprement dite, avec ses voies ou pistes cyclables éventuelles. Dans les villes denses, l'espace public est donc une ressource rare, non extensible.

**La tension sur cette ressource est exacerbée par l'augmentation du nombre de voitures.** Dans les grandes agglomérations, le CERTU observe un ratio de 550 voitures pour 1000 habitants à la fin des années 2000, contre 300 à la fin des années 1970. Autres chiffres, dans le même sens : de 1990 à 2012, le parc français de voitures est passé de 23 millions d'unités à 31,5 millions (SOeS, CCFA). A l'échelle de la grande région grenobloise (périmètre du SCOT), le parc total de voitures était estimé à 467 000 unités en 2010 par l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) : une évolution de +12 % par rapport à 2002. Mais le kilométrage parcouru n'augmente pas en proportion, d'où un découplage entre possession et usage de la voiture : de plus en plus de voitures, qui roulent de moins en moins, et nécessitent davantage de places de stationnement au global et sur une plus longue durée d'immobilité. L'enquête ménages-déplacements 2010 le confirme : la mobilité en voiture est en baisse (2,3 déplacements voiture/jour/personne en 2002 contre 1,8 en 2010, soit une baisse de 22 % ; ce nombre descend même à 1,5 pour Grenoble seule). Evolution significative aussi pour les jeunes générations (18- 24 ans), où le taux de possession du permis de conduire a diminué de 12 % entre 2002 et 2010.

## Motorisation des ménages grenoblois et besoins de stationnement

**Dans la commune de Grenoble, 63 % des ménages sont motorisés** (INSEE, 2012) : 50 % possèdent une seule voiture, 12 % deux voitures, et 1 % environ 3 voitures. Sur 85 000 ménages recensés, cela fait au total un parc d'environ 65 000 voitures particulières (VP). À cela se rajoutent les véhicules utilitaires légers (VUL) des artisans et entreprises, ainsi que les véhicules des visiteurs (extérieurs à la ville, particuliers ou professionnels) et les poids lourds nécessaires à la vie économique. Tous ces véhicules ont des besoins de stationnement. Selon des données nationales (CERTU, 2013), une voiture particulière est garée à son domicile 73 % de son temps, à l'extérieur du domicile (visite ou travail) 22 % de son temps, et n'est véritablement mobile que 5 % du temps. Une voiture est donc surtout une « auto-immobile ».

À raison d'une surface standard minimale de 10 m<sup>2</sup> (2m x 5m) pour garer un véhicule, le stationnement des seuls véhicules particuliers des grenoblois nécessite une surface totale de 65 hectares environ, sans compter les voies de roulement dans les parkings. Par comparaison, cela fait environ l'équivalent de **110 terrains de football**.

### Une capacité globale de stationnement importante, et sous-utilisée dans les parkings en ouvrage

En réponse au besoin de stationnement s'offrent plusieurs solutions. D'abord trouver une solution sur l'espace privé, garages privatifs ou places de stationnement dans les copropriétés. Les services municipaux estiment ainsi à 40 000 le nombre de places privées de tout type sur Grenoble (y compris des parkings privés du type K'Store par exemple). Par ailleurs, l'offre de stationnement public sur voiries représente aussi 40 000 places, dont 12 200 places payantes, complétée par des parkings en ouvrages (exemple du parking de l'Arlequin) ou en enclos (exemple de la place Vaucanson) pour un total de 8 000 places environ, sous compétence Métropole. Plus 2 000 places supplémentaires si on intègre les parcs-relais (compétence SMTC). Au total, sur l'espace grenoblois, l'offre privée et publique de stationnement représente donc 90 000 places. Sur la base de ces chiffres, on peut donc constater que cette offre est, *grosso modo*, supérieure de 50 % aux besoins de places de stationnement des seuls véhicules particuliers des Grenoblois.

Bien sûr, comme indiqué plus haut, il faut tenir compte des véhicules venant quotidiennement de l'extérieur de Grenoble (travailleurs pendulaires, visiteurs, touristes) et des véhicules professionnels du type VUL et PL. Ce flux extérieur est important, estimé à 90 000 véhicules/jour selon les enquêtes de circulation, d'où une pression de stationnement prioritairement dans les zones gratuites (exemple du quartier de l'île verte, Arago-Jean Macé-Martyrs, etc.). *A contrario*, les parkings en ouvrage et parkings-relais, qui sont payants, ne sont pas utilisés au plein de leur capacité, même si la situation est contrastée selon les ouvrages, les jours de la semaine et les heures de la journée. Certains parkings restent cependant très peu utilisés par les usagers en général (Hôtel de ville, Catane, Gare). Autre information qui va dans le même sens, un grand bailleur social comme ACTIS dispose de 1 000 places de stationnement non louées. **Ainsi, des possibilités importantes de stationnement demeurent inutilisées dans les ouvrages en place.** La tarification ressort donc, de façon évidente, comme un outil de régulation du stationnement. Selon que le stationnement est gratuit ou payant, et selon les tarifs respectifs entre voirie et ouvrages, les usagers adaptent leurs choix de stationnement et de déplacement.

### Réduire le flux et le nombre de véhicules en ville

Mais il faut aussi considérer un autre ensemble de solutions, celles consistant à s'attaquer à la source du problème, c'est-à-dire le nombre de véhicules venant ou présents en ville.

La solution prioritaire est l'utilisation accrue des transports en commun, dont le rapport coût/efficacité est remarquable dans bien des situations, mais encore sous-estimé par trop d'automobilistes. Pour les travailleurs pendulaires et les visiteurs, leur rabattement dans les parcs-relais en amont de l'agglomération est à encourager absolument, en augmentant si nécessaire le nombre et la taille de ces parkings, y compris parkings vélos, à proximité des gares par exemple ou des terminus tramway. De même, la pratique régulière du co-voiturage va dans le sens d'un moindre flux de véhicules en ville.

Une autre solution pour encourager la démotorisation des ménages grenoblois est le développement de l'autopartage (CITELIB sur Grenoble), car une place d'autopartage permet d'économiser 9 à 11 places de stationnement. Pour des ménages qui roulent peu (moins de 5 000 km/an), du **pouvoir d'achat peut être dégage** un recourant à CITELIB plutôt que posséder et entretenir une voiture (coût entre 4 700 et 8 600 €/an selon l'Automobile club, chiffres 2014). La densification du réseau des stations CITELIB dans les quartiers de notre ville, et de l'offre de voitures par station, est donc un enjeu fort. Le renforcement de l'offre CITELIB depuis la rentrée 2016 (machereauto.com) est une stimulation nouvelle pour reconsidérer son rapport à la possession de la voiture et en préférer le simple usage occasionnel.

Bien sûr, le développement des aménagements cyclables est aussi un facteur de démotorisation, car le vélo a toute son efficacité dans des rayons de 3 à 10 km (10 à 30 mn), ce qui permet de couvrir un territoire urbain important, avec des contraintes faibles de circulation et de stationnement. Or, l'EMD 2010 indique que 76 % des déplacements entre 1 et 3 km sont réalisés en voiture, alors que le vélo est pleinement efficace sur une

distance aussi courte. Les chiffres sont identiques pour les déplacements entre 3 et 10 km. La marge de progrès du vélo sur ces distances est donc considérable, à condition que des réponses véritables et visibles soient apportées en termes de sécurité (ou « sentiment » de sécurité) et de politique cyclable en général.

Enfin, cette démotorisation est à encourager pour d'autres raisons de politique publique : soutien des activités économiques en ville (6 % de commerces vacants dans le tissu urbain grenoblois), réduction de la pollution de l'air (120 décès prématurés par an sur la région urbaine grenobloise), réduction des nuisances sonores (première source d'inconfort en ville) et végétalisation de l'espace public (biodiversité, développement de l'eau et des plantes dans le paysage urbain, lutte contre les îlots de chaleur et les inondations). L'espace public libéré permet de recréer de la ville et de la rendre plus attractive, fixant davantage les ménages jeunes et moins jeunes, et évitant leur exode dans une périphérie sans cesse plus lointaine, en concurrence avec les précieuses terres agricoles.

Sur le long terme, la réduction des déplacements non choisis – et en premier lieu les déplacements mécanisés – est aussi la résultante de politiques d'aménagement et d'urbanisme qui renouent avec la proximité domicile-travail, et plus généralement avec une mixité des diverses fonctions urbaines (éducation, loisirs, consommation, production, nature).

### Les objectifs de notre politique de stationnement (Délibération du 22 juin 2016)

Les fondements d'une politique de stationnement ressortent donc de l'analyse précédente. **La tarification est un outil public de régulation du stationnement et d'appui aux politiques de transport, de déplacements et d'aménagement durables.** La facilité de stationnement est un déterminant du choix des modes de déplacement. Pour les travailleurs pendulaires en particulier, plus l'offre de stationnement est garantie sur leur lieu de travail ou à proximité, plus l'usage de la voiture est important. En contrepartie, les alternatives à la voiture doivent être crédibles et de qualité pour induire le report modal.

Notre politique grenobloise de stationnement sur voirie, en cohérence étroite avec la politique métropolitaine de transport (Plan de déplacement urbain, PDU en cours de révision) et les orientations du SCOT 2030 (Schéma de cohérence territoriale à l'échelle 2030 de la région urbaine de Grenoble), se donne les objectifs suivants, en application de notre engagement de mandat :

- **Utiliser la tarification pour inciter les détenteurs de véhicules à utiliser au maximum les parkings en ouvrage** du territoire grenoblois de préférence au stationnement sur voirie. Parkings et garages privés bien entendu et en priorité, mais aussi les parkings publics qui ont représenté un effort public d'investissement très important et doivent être utilisés au maximum de leur capacité. Pour fixer les idées, les récents parkings Arlequin et Presqu'île représentent un investissement public de 10 millions d'euros pièce. S'il fallait reconstruire à neuf la trentaine de parkings publics dont dispose notre ville, le besoin d'investissement serait de l'ordre de 200 à 300 millions d'euros. En concertation avec la Métropole et le SMTC, la tarification sur voirie doit donc devenir plus chère, et la tarification en ouvrages moins chère. Autrement dit, les courbes de tarifs doivent se croiser pour le stationnement sur voirie soit moins intéressant que le parking en ouvrage.
- **Étendre les zones de stationnement payant pour permettre aux résidents de pouvoir stationner devant chez eux** ou à proximité, tout en incitant les visiteurs et pendulaires à utiliser les parkings en ouvrage ou relais, ainsi que les transports en commun. Il est à souligner que cette politique de stationnement payant est efficace car dans ces zones le taux moyen d'occupation des places est de 72 % (novembre 2015). Même si ce taux moyen d'occupation cache sans doute des situations contrastées selon les lieux, jours et heures, le stationnement payant libère de l'espace.
- **La politique de tarification doit être suffisamment forte pour inciter à la démotorisation des ménages**, du moins ceux qui utilisent peu la voiture ou peuvent disposer de solutions alternatives efficaces à la possession d'une voiture : vélos, transports en commun, autopartage, et co-voiturage.
- **Créer une tarification sociale du ticket résident** pour éviter que les ménages à faible revenu et sans solution alternative efficace soient affectés par l'augmentation tarifaire (notre engagement pour un « bouclier social »).
- **Conserver et étendre, chaque fois que nécessaire, du stationnement payant très rotatif (zones orange et violette) à proximité des commerces** pour assurer une disponibilité de places pour la clientèle et revivifier l'économie locale.

- **Utiliser les recettes augmentées de stationnement pour moderniser le parc d'horodateurs, contribuer aux aménagements et embellissements de voiries** (piétonisation et végétalisation) sur l'espace libéré par la voiture, financer des campagnes dynamiques de communication et éducation en faveur de la ville apaisée (rôle importante des associations), et soutenir le développement des mobilités alternatives (vélos, autopartage, co-voiturage).

La modernisation du parc d'horodateurs s'inscrit dans l'évolution nécessaire de la politique de stationnement. Cette modernisation est indispensable, car ce parc est vieillissant et ne peut accepter que le paiement par pièces. Depuis un certain temps déjà, les commerçants demandent que le paiement par CB ou smartphone soit possible pour faciliter le stationnement de la clientèle. Les nouvelles générations d'horodateurs permettent aussi une modulation des tarifs à distance, par exemple en cas de pics de pollution, ce qui n'est pas possible actuellement. Mais cette modernisation est coûteuse pour la ville (1,5 millions d'euros pour les seules zones orange et violette), ce qui justifie de dégager des recettes supplémentaires pour le financement dans le contexte actuel de contraction du budget municipal liée aux baisses des dotations de l'Etat.

Le stationnement gratuit réglementé, créé dans les années 1950 avec le « disque bleu » (remplacé par le « disque de stationnement » en 2012), n'existe pas à Grenoble. Certaines villes de France le pratiquent encore, mais pour être efficace il suppose un contrôle. Or notre ville n'a pas fait le choix d'assurer un service gratuit sans compensation financière, considérant que les automobilistes bénéficiaires doivent en assumer le coût, et non le contribuable en général. Cette politique sera poursuivie. À ce sujet, il faut souligner l'importance et l'efficacité du contrôle du stationnement à Grenoble qui permettent un taux de respect élevé des zones payantes : environ 70 % en moyenne, contre 35 % à l'échelle nationale, selon le GART. Le contrôle du stationnement permet aussi une présence publique dans les quartiers et sanctionne les situations de stationnement abusif et gênant.

### Quel signal prix pour inciter au changement ?

- **Pour le stationnement résident** (zone verte, longue durée), le prix mensuel du ticket est aujourd'hui de 12 euros par mois. C'est l'un des tarifs les moins chers de France (fourchette entre 10 € à 25 €/mois en général, et jusqu'à 50 à 70 €/mois dans certaines villes), et il est inchangé depuis 2008.

Pour inciter au changement, l'augmentation du prix doit être forte, tout en protégeant les ménages à faibles revenus. Il est donc proposé de retenir une grille tarifaire basée sur le quotient familial (QF = revenu/nombre de parts) :

- **minimum 10 € / mois** pour les QF inférieurs ou égaux à 700 (*seuil de la tarification solidaire TAG*)
- **maximum 30 € / mois** pour les QF supérieurs à 1 400
- entre QF 700 et QF 1 400 : **tarification progressive de 2 € en 2 €**

**IMPORTANT** : Compte tenu des incertitudes sur les données des ménages motorisés et leurs revenus, cette grille sera testée pendant un an et réajustée selon les résultats obtenus, au plus tard début 2018.

- **Pour le stationnement temporaire sur voiries**, l'augmentation doit également être forte pour inciter à l'usage des parkings en ouvrage et parcs-relais :

- En zone verte (longue durée), il est proposé que l'heure de stationnement passe de 1 € à 1,50 €/h pour 3 heures. Puis 1 €/h jusqu'à 8 h (au lieu de 0,60 €/h), soit un stationnement journée de 9,50 € au lieu de 6 € (augmentation de 20 à 60 % selon les tranches horaires). Gratuité conservée entre midi et 14 h.
- En zone violette et orange (courte durée), il est proposé que l'heure de stationnement passe de 1,70 € à 2,50 €, puis à 5,50 € pour 2 heures maximum au lieu de 4,50 € (augmentation de 20 à 50 % selon les tranches horaires). Demi-tarif entre midi et 14 h.

Dans ces mêmes zones commerçantes, il est proposé de maintenir les 20 mn gratuites (une seule fois par jour). Signal nécessaire vers le monde économique pour signifier notre grande attention au soutien des activités commerciales locales.

**Jacques WIART**,  
conseiller municipal délégué aux déplacements et à la logistique urbaine  
Réseau citoyen de Grenoble