

Politiques de stationnement

GRENOBLE (FR)

La réduction de la part des déplacements motorisés dans l'ensemble des déplacements est parfois un véritable objectif que se fixent certains responsables d'autorités locales dans leur quête de villes moins polluantes, moins bruyantes, plus économes en espace et en énergie. La gestion du stationnement est certainement, avec le développement des déplacements dits "alternatifs" (déplacements à pied, en transports publics ou encore en vélo), un des moyens les plus efficaces pour réguler voire réduire les déplacements motorisés, l'objectif étant de tendre vers des villes où il fait bon vivre, volonté partagée par une proportion croissante de nos concitoyens. La gestion du stationnement n'est assurément pas quelque chose de simple. Construire de nouveaux parkings au centre ville, c'est générer un trafic supplémentaire là où les problèmes de pollution et d'encombrement sont déjà délicats ; favoriser le stationnement de longue durée, c'est favoriser le trafic pendulaire peu économe en espace et réduire en fait l'offre de stationnement, etc. Aussi, il semblerait qu'il soit nécessaire d'utiliser un éventail de mesures coordonnées pour réguler les déplacements motorisés en milieu urbain. Cela demande volonté politique, courage, force de conviction et opiniâtreté pour les responsables d'autorités locales, intérêt, compétence et sens du dialogue pour les techniciens, compréhension pour les citoyens. A Grenoble, ces « ingrédients » ont pu être réunis. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on tirer et quelles perspectives peut-on dégager à la lumière de cette expérience ?

ASPECTS GENERAUX

Préfecture du département de l'Isère, la Ville de Grenoble s'est développée dans une cuvette alluvionnaire entourée de montagnes. On y dénombre 150 000 habitants (400 000 dans l'agglomération). Grenoble est une des plus importantes villes de France pour la recherche. Ainsi, on y trouve trois universités et six écoles nationales d'ingénieur. Pionnière des technopôles en France, elle a su attirer ou garder de grandes entreprises telles que Cap-Gemini-Sogéti, Thomson, Bull, Hewlett-Packard. La ville est bien reliée à la capitale, avec l'autoroute vers Paris via Lyon, une liaison TGV et un aéroport (400 000 passagers en 1989). Toutefois, la proximité des villes de Lyon, Chambéry et Annecy est une source de concurrence.



POLITIQUE DES DEPLACEMENTS

Depuis 1995, une vaste politique de réorganisation des déplacements a été engagée par la Ville de Grenoble. Ainsi, elle a développé et réaménagé son espace public conformément aux objectifs fixés par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Cette politique s'est traduite par la mise en œuvre d'une politique de stationnement plus rationnelle et sur le terrain par les éléments suivants :

- la réalisation d'aménagements cyclables,
- les rues, carrefours et places, trop souvent conçus pour la voiture, ont été adaptés ou rendus aux piétons.

Cette politique de réorganisation des déplacements s'inscrit par ailleurs dans le Plan de Déplacements Urbains, élaboré par la Communauté d'Agglomération «Grenoble Alpes Métropole » (la METRO), le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) et la Ville de Grenoble. Ce PDU a été adopté en mai 2000.

A Grenoble, la politique de stationnement est un élément central de la politique de réorganisation des déplacements. En effet, elle vise à améliorer la rotation des véhicules et à éviter la saturation du stationnement au centre ville. Il s'agit de rationaliser l'utilisation de l'espace dans la ville et en particulier celui consacré à la voiture. Cette politique de stationnement accompagne le développement et la réorganisation des déplacements à pied, en vélo, en bus et en tramway.

L'instauration du stationnement payant sur voirie à Grenoble remonte à 1969. A cette époque, ce sont 400 places de stationnement qui sont gérées en régie. Par la suite, la création en 1989 de la Société d'Économie Mixte (SEM) Grenoble Parking a permis de gérer le service du stationnement sur voirie de manière plus souple. Depuis 1992, l'ensemble du stationnement payant fait l'objet de délégations de service public.

EXPERIENCE DE GRENOBLE

L'offre de stationnement à Grenoble

Le territoire communal comprend un peu moins de 100 000 places de stationnement. Pour la partie de Grenoble située au nord des Grands Boulevards (que l'on peut considérer comme le « grand centre ville ») qui offre un peu plus de 50 000 places :

- 80% de l'offre publique (20 000 places) prend place sur la voirie contre 20% en ouvrage (4 000 places),
- environ 60% des places disponibles en grand centre ville sont gratuites et seulement 15% des places imposent un stationnement limité dans le temps, correspondant aux zones orange et violette (Cf. plus loin).

L'hypercentre ville concentre à lui seul 25% de l'offre disponible alors qu'il ne représente que 16% de l'espace communal. Ainsi, un peu plus de 24 000 places se situent dans l'hypercentre ville, dont les deux tiers sont des places publiques.

Le centre ville de Grenoble comprend donc un nombre important de places de stationnement public qui se trouve renforcé par une offre privée conséquente (un peu plus de 9 000 places).



Un parcmètre collectif fonctionnant à l'énergie solaire

(POS).

Objectifs

La politique de stationnement menée par la Ville de Grenoble poursuit trois objectifs principaux :

- satisfaire le stationnement des résidents et supprimer les effets pervers que peut avoir la mise en place du stationnement payant sur le comportement des résidents ; par exemple utilisation de la voiture pour se rendre au travail alors que la distance est faible (mais le stationnement sur le lieu de travail est gratuit) ou déplacement du véhicule en matinée d'une zone payante vers une zone gratuite,
- satisfaire le stationnement de courte durée pour favoriser l'activité économique. Il s'agit ici d'améliorer la rotation des véhicules pour accroître l'accessibilité aux commerces,
- dissuader le stationnement des pendulaires afin de les inciter à utiliser un mode de transport alternatif à la voiture comme les transports publics, le vélo et la marche (notion de report modal). Cet objectif se traduit par la mise en place de tarifs de stationnement à la journée dissuasifs et l'instauration de normes contraignantes dans le Plan d'Occupation des Sols

Mesures prises et actions mise en œuvre

Pour atteindre les objectifs susmentionnés, la Municipalité a pris diverses mesures et mis en œuvre différentes actions.

Concernant le stationnement des résidents :

- diminution en 1997 du coût du macaron résident (passage de 19.82 à 15.24 par mois pour un stationnement permanent en zone verte),
- intégration dans l'article 12 du POS de l'obligation de réaliser un garage à vélo en rez-de-chaussée pour toutes les constructions à usage d'habitation (1998),
- création d'une nouvelle zone de stationnement violette à rotation rapide (stationnement limité à 2 heures) mais accessible en permanence aux résidents.

Concernant le stationnement de courte durée :

- modifications et extensions successives des zones de stationnement (1996, 1997, 1999),
- modifications tarifaires (1997) basées sur le principe « plus le stationnement est long, plus le tarif est élevé » et instauration du stationnement payant entre 12h00 et 14h00 en zone orange,
- création d'une zone violette (1999).

Concernant le stationnement des pendulaires :

- extension de la zone de stationnement payant (5 945 places en 1995, 7 811 places en 2000),
- renchérissement en 1997 du coût du stationnement pour la journée de 2.09 (passage de 3.05 à 5.34 par jour),
- création de normes plafond de stationnement en matière d'activité dans le POS nord ouest et durcissement de cette norme à l'intérieur d'une bande de 400 mètres autour d'une ligne de tramway,
- création de trois parkings d'échange en périphérie de ville, d'une capacité totale de 2 000 places.

Les zones de stationnement

Il existe à Grenoble trois zones de stationnement payant sur voirie :

- la zone orange : c'est une zone à rotation rapide qui se situe dans l'hypercentre ville. Elle compte 2068 places. Elle est réservée au stationnement pour une durée inférieure à deux heures et n'est donc pas accessible avec le macaron résident,
- la zone verte : elle est dédiée au stationnement de moyenne durée et au stationnement des résidents. La durée de stationnement n'est pas limitée, mais la tarification a été établie de sorte à dissuader le stationnement de longue durée pour les non résidents. On y dénombre 5 142 places,
- la zone violette : c'est une zone mixte jouant le rôle de tampon entre les deux zones précédentes. Pour les clients et visiteurs du centre ville, elle fonctionne comme la zone orange, mais pour les résidents, elle est accessible sans limitation de durée avec le macaron résident. Cette zone compte 608 places.

Ces trois zones, qui comprennent au total 7818 places, se répartissent géographiquement comme suit :



Ce schéma de localisation n'est pas figé. Les zones peuvent en effet évoluer périodiquement suite aux enquêtes stationnement réalisées pour évaluer l'efficacité du dispositif.

La tarification dans ces zones est la suivante :

Zone	Durée maximale de stationnement	Horaires de tarification	Tarifs (en)	Macaron résident
Orange	2 h	9h00 à 19h00	1.37 pour 1 h 3.05 pour 2 h	Non
Verte	24 h	9h00 à 12h00 et 14h00 à 19h00	0.76 pour 1 h 5.34 les 8 h	Oui
Violette	2 h pour les chalands 24 h pour les résidents	9h00 à 19h00	1.37 pour 1 h 3.05 pour 2 h	Oui

Le système du macaron résident a été créé en 1989 pour répondre aux difficultés de stationnement des habitants de l'hypercentre grenoblois ; à cette époque, 500 macarons étaient délivrés tous les mois, au prix de 19.82 . Il permet aujourd'hui à tout habitant des zones piétonnes ou payantes de stationner en permanence sur les places situées en zones verte ou violette. Pour l'obtenir, le demandeur doit apporter un justificatif de domicile prouvant qu'il réside au centre ville et la carte grise de son véhicule. Le système du macaron résident a pour objectif d'inciter les habitants du centre ville à ne pas utiliser leur véhicule durant la journée et de limiter les effets pervers que peut générer la mise en place du stationnement payant à leur encontre. Le prix du macaron a été ramené à 15.24 en 1997. Les ventes sont en constante augmentation, comme le montre le tableau ci-dessous :

	Nombre de macarons délivrés par mois	Nombre de places payantes
1994	658	5912
1995	595	5945
1996	741	6006
1997	1572	6832
1998	1749	6844
1999	1840	6844
2000	2371	7811

Le contrôle du stationnement

Le contrôle du respect des règles de stationnement est assuré par un corps spécifique de contrôleurs dépendant de la police municipale¹. La brigade de contrôle du stationnement dispose d'un effectif théorique de 24 agents à temps plein, soit un agent pour 325 places payantes.

Depuis début 1998, les modalités de recrutement des agents ont évolué. Jusqu'alors, ils étaient recrutés en tant qu'agents techniques. Assermentés, leur action se limite pourtant qu'aux seules infractions concernant le stationnement à l'intérieur de la zone payante, les policiers municipaux « traditionnels » étant théoriquement chargés de la verbalisation pour stationnement gênant, du contrôle dans les rues piétonnes et de l'ensemble des infractions liées au Code de la route.

L'objectif est d'atteindre d'ici à 2001 un corps d'agents composé uniquement de policiers municipaux qui auraient pour mission de veiller au bon fonctionnement de la circulation et du stationnement sur l'ensemble du centre ville, avec un quartier général distinct de celui de la Police Municipale classique. L'idée est donc de diversifier le travail des agents et de leur offrir une possibilité de promotion et donc une motivation supplémentaire.

La communication autour du stationnement

Elle constitue un enjeu politique fort car le stationnement cristallise des revendications et des points de vue tranchés. Il convient de sensibiliser la population à ce que représente le stationnement, aux objectifs poursuivis, etc. Ainsi, la Municipalité s'attache à expliquer à la population que la gestion du stationnement a un coût pour la collectivité, et que ce coût ne doit pas être supporté par le contribuable mais par l'utilisateur. De plus, la présentation du diagnostic doit faire l'objet d'un consensus, pour que chacun parte sur des bases objectives. Enfin, les mesures mises en œuvre doivent être expliquées et justifiées, la population doit savoir à quels résultats vont aboutir les nouvelles mesures.

¹ La police municipale est composée de deux corps spécifiques : un service de police municipale classique et un service de contrôle du stationnement

Cette communication est une des raisons du bon fonctionnement de la politique mise en place à Grenoble. Elle s'articule autour de différents points.

Communication avec le personnel concerné

La gestion au quotidien du stationnement grenoblois est assurée par la Société Dauphinoise du stationnement (délégation de service public). Néanmoins, les services techniques de la Municipalité sont fortement impliqués dans la définition de la politique de stationnement mise en œuvre, depuis le Secrétaire Général adjoint jusqu'aux agents de contrôle du stationnement. Ces derniers sont complètement associés aux processus de décision, car étant en contact direct avec la population, ils ont souvent la lourde tâche d'expliquer les raisons de la mise en place de nouvelles mesures. Dans ce but, au moins deux réunions sont organisées tous les ans pour faire le point sur le fonctionnement actuel et passé du stationnement, ainsi que ses évolutions futures. De plus, une réelle collaboration horizontale existe entre les différents services municipaux concernés par la question du stationnement (déplacements et espaces publics, urbanisme et environnement, etc.).

Concertation avec les groupes de pression

La concertation à Grenoble a débuté en 1996 par l'intermédiaire d'un groupe de travail réunissant des partenaires aux visions parfois diamétralement opposées : de l'Association pour le Développement des Transports en Commun à l'Automobile club, en passant par les Unions de Quartier et les Unions de Commerçants. Ce groupe de travail s'est réuni régulièrement (une fois par semestre environ) entre 1996 et 1999, et divers thèmes ont été abordés :

- les grands principes du fonctionnement du stationnement,
- l'état de l'offre de stationnement à Grenoble,
- la méthodologie des enquêtes de stationnement,
- le diagnostic du stationnement sur le centre ville,
- les objectifs de la politique de stationnement poursuivis dans le PDU,
- les propositions de modification des zones de stationnement pour répondre aux objectifs du PDU.

Lorsque le besoin s'est fait sentir (lors de propositions d'instauration du stationnement payant par exemple), des réunions publiques ont été organisées pour expliquer et dédramatiser la situation.

Un travail important reste à accomplir, plus particulièrement au niveau des commerçants pour les faire adhérer aux campagnes de communication concernant le stationnement en centre ville. Ainsi, ils pourraient participer par la remise de chèques stationnement à leurs clients par exemple.

Communication avec la population

Il s'agit là de « positiver » le stationnement, par le biais de divers moyens de communication. Les agents chargés du contrôle du stationnement étant associés à la mise en œuvre de la politique de stationnement, ils sont alors mieux à même de l'expliquer et de la justifier sur le terrain.

D'autre part, des dépliants explicatifs ont été publiés, en cohérence avec la communication sur le PDU. Ces dépliants ont été mis à disposition dans les lieux publics et distribués dans les 37 000 boîtes aux lettres des habitants du secteur payant, accompagnés d'une lettre présentant la politique de la ville en matière de stationnement. Par ailleurs, les agents chargés du contrôle du stationnement ont toujours des dépliants sur eux pour étayer leurs explications.

Une campagne de sensibilisation concernant le stationnement de nuit (« papillons de nuit ») a également été menée début octobre 1998. Il s'agissait, sur une période de cinq semaines, de faire connaître et promouvoir les tarifs très attractifs proposés dans les parkings en ouvrage pour le stationnement de soirée (forfaits de 0.76 à 2.29 €). Les papillons ont ainsi été déposés sur les pare-brise des automobilistes indécents, stationnés sur les trottoirs, les passages piétons, etc. Cette campagne est renouvelée à chaque début de période estivale et de rentrée universitaire. Avec une hausse de 20 à 25% de la fréquentation des parkings en ouvrage, son impact est indéniable. Cette campagne est particulièrement bien perçue par la population car elle n'est pas répressive.



EVALUATION

Trois indicateurs principaux de la «santé du stationnement » sont étudiés et font l'objet d'un suivi particulièrement attentif lors d'enquêtes dites « d'occupation-respect » réalisées deux fois par an (généralement en avril et octobre) sur la totalité des places payantes. Notons que ces enquêtes sont réalisées par le prestataire de service ayant délégation de gestion du stationnement payant.

Ces trois indicateurs, étudiés systématiquement depuis 1989, sont :

- l'occupation, indicateur du niveau de saturation du stationnement,
- le taux de respect, indicateur du niveau de respect des règles du stationnement payant (durée de stationnement, paiement, verbalisation),
- la verbalisation, qui, comme les deux précédents indicateurs, fait l'objet d'un relevé de terrain, mais qui est également suivie statistiquement via les timbres amendes utilisés chaque mois.

Les enquêtes de terrain sont élaborées de la manière suivante. Des itinéraires d'enquête sont définis. Sur ces itinéraires, l'offre de stationnement licite et illicite disponible est inventoriée et des fiches d'enquête sont établies. Les itinéraires d'enquête sont parcourus par un enquêteur toutes les 30 minutes entre 6h30 et 19h30. Pour chacun de ses passages, l'enquêteur relève les quatre premiers caractères des plaques minéralogiques des véhicules en stationnement sur le parcours. Les fiches d'enquête sont ensuite traitées à l'aide d'un logiciel informatique qui permet de déterminer les taux d'occupation et de rotation des zones enquêtées ainsi que les durées de stationnement des véhicules présents lors de l'enquête.

Pour la période 1988–1999, les résultats suivants ont été observés :

	Taux d'occupation*	Taux de respect	Taux de verbalisation
Mai 1988	95,68	40,44	0,00
Avril 1989	97,35	48,68	0,39
Novembre 1990	72,42	43,38	16,50
Février 1991	68,94	75,30	13,14
Mai 1992	82,10	75,64	6,20
Octobre 1993	74,02	73,64	7,85
Janvier 1994	86,16	78,08	8,96
Avril 1995	88,31	48,05	1,92
Avril 1996	82,2	65,16	1,49
Octobre 1997	74,56	68,17	5,80
Décembre 1998	75,85	71,30	3,81
Avril 1999	74,01	73,77	6,04

* = l'optimum d'occupation a été fixé à 80%

A l'examen de ces données, il apparaît clairement que les trois indicateurs sont fortement corrélés et que la verbalisation agit fortement sur le comportement des utilisateurs du stationnement :

- lorsque la verbalisation diminue, le respect diminue fortement et l'occupation augmente,
- lorsque la verbalisation augmente, le respect augmente et l'occupation diminue.

Outre le suivi bi-annuel des indicateurs susmentionnés, la Ville de Grenoble mène également depuis 1996 des campagnes d'enquêtes de rotation pour mesurer et mieux connaître l'usage du stationnement en zone payante mais aussi en secteur gratuit. Réalisées en moyenne tous les deux ans, c'est la méthode dite d'échantillonnage qui est utilisée. Elles permettent de mesurer les effets concrets de modifications des zones de stationnement ou de tarification sur l'utilisation du stationnement par différentes catégories d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs).

Au final et pour le stationnement sur voirie, la politique menée par la Ville de Grenoble ces dernières années a permis globalement :

- de réduire le taux d'occupation moyen des places et de l'approcher du taux d'occupation optimum (80%),
- d'augmenter le taux de rotation des véhicules, favorisant par la même une meilleure fréquentation du centre ville,
- de mieux satisfaire la demande de stationnement des résidents.

Pour ce qui est du stationnement en ouvrage, des efforts restent à faire étant donné que leur fréquentation a diminué avec le désengorgement de la voirie. L'accès plus facile au stationnement de voirie a fait perdre aux parcs en ouvrage² en moyenne 10 000 visiteurs par mois. Ces parkings connaissent aujourd'hui une occupation moyenne qui atteint 43% de la capacité et une occupation maximale qui s'élève à 60%. Une partie importante de l'offre disponible n'est donc pas utilisée, en particulier en bordure de l'hypercentre ville. La campagne « papillons de jour » devrait contribuer à améliorer leur fréquentation (Cf. plus loin).

PERSPECTIVES

Il est prévu à moyen terme l'acquisition d'un système de gestion centralisée des horodateurs, qui devrait orienter de manière plus précise le contrôle.

Sur le même modèle que la campagne « papillons de nuit », qui vise à contribuer à résoudre les problèmes de stationnement gênant de soirée, un projet de campagne « papillons de jour » est à l'ordre du jour. Il s'agira de découper le centre ville en trois secteurs, situés chacun autour de parkings en ouvrage de couronne non saturés, et de déposer sur les pare-brise des voitures mal stationnées des papillons indiquant les tarifs et la localisation du parking en ouvrage le plus proche. Cette campagne n'aura pas pour objectif, comme c'est déjà le cas pour la campagne « papillons de nuit », de remplacer ou de compenser une verbalisation qui demeure indispensable, mais bien d'afficher une communication positive du stationnement et de montrer que le stationnement est un service de proximité.

Par ailleurs, la Municipalité devrait prochainement attacher une importance particulière aux entreprises et à leurs salariés, pour lesquelles les contraintes de stationnement imposées par le PDU de l'Agglomération Grenobloise sont très fortes.

Enfin, ce même PDU prévoit, à l'horizon 2010 :

- la transformation de l'ensemble de l'offre de stationnement public sur voirie en stationnement payant,
- la suppression de 1 200 à 2 000 places de stationnement en centre ville.

POUR ALLER PLUS LOIN

Ville de Grenoble
Christian FAVRE OU Sandrine LE BOURHIS
Département Vie Urbaine
Services d'Aménagement Urbain

² Il s'agit d'un chiffre total pour l'ensemble des 8 parkings en ouvrage de Grenoble.

Direction Déplacements – Accessibilité
Immeuble Le Forum - 3, rue Malakoff - 2^{ème} étage
Adresse postale : 11 boulevard Jean Pain - B.P. 1066
F-38021 GRENOBLE CEDEX 1
Tél : +33 (0)4 38 37 22 40 ou 22 46
Fax : +33 (0)4 38 37 22 37
E-mail : sandrine.lebourhis@ville-grenoble.fr

Monsieur Jacques CHIRON - Conseiller Municipal Délégué
Chargé des Espaces Publics, Voirie, Parc Auto, Propreté Urbaine, Espaces Verts

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de GRENOBLE et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME-DR Franche-Comté)



