

# L'OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

## Lettre #1

### UN OBSERVATOIRE POUR DÉPASSIONNER UNE THÉMATIQUE QUI FAIT DÉBAT

*LE STATIONNEMENT EST UNE THÉMATIQUE TRANSVERSALE SOUVENT BOUDÉE DU DÉBAT PUBLIC. PERÇU NÉGATIVEMENT PAR LES ÉLUS CAR HAUTEMENT POLÉMIQUE, SON ANALYSE EST SOUVENT RÉSERVÉE À UN GROUPE D'EXPERTS TECHNIQUES.*

Il s'agit pourtant d'un levier puissant pour faire converger des enjeux multiples et parfois contradictoires :

- **Mobilité** : le stationnement est un levier de report modal très efficace,
- **Gestion de l'espace public** : la moitié de l'espace public est aujourd'hui consacré à l'automobile alors qu'un véhicule stationne en moyenne 96% de son temps (moyenne nationale),
- **Adaptation au changement climatique** : le stationnement provoque l'imperméabilisation des sols et accentue le phénomène d'îlot de chaleur urbain,
- **Attractivité territoriale** : accès aux commerces, tourisme, (re)dynamisation des centres-bourgs, livraisons des activités économiques et commerciales.
- **Santé humaine** : libérer de l'espace public et réduire le nombre de véhicules en circulation permet d'offrir un cadre sécurisant pour les modes actifs (activité physique) et de créer des espaces de rencontre.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise, adopté en 2019, dispose d'une orientation spécifique sur le stationnement afin de l'organiser « au service de l'attractivité des centralités, du report modal et de l'évolution de l'usage des voitures ». L'observatoire du stationnement et sa mise en œuvre constitue une action structurante afin de créer une culture commune métropolitaine sur ce sujet.

L'observatoire est surtout l'outil central pour évaluer la politique de stationnement prescrite par le PDU ainsi que les règles du PLUi de la métropole grenobloise.



#### Sommaire

Un observatoire pour donner corps à une politique de stationnement.

Le stationnement payant sur voirie : offre et usages.

Le comportement des ménages métropolitains et grenoblois : le taux de motorisation par ménage.

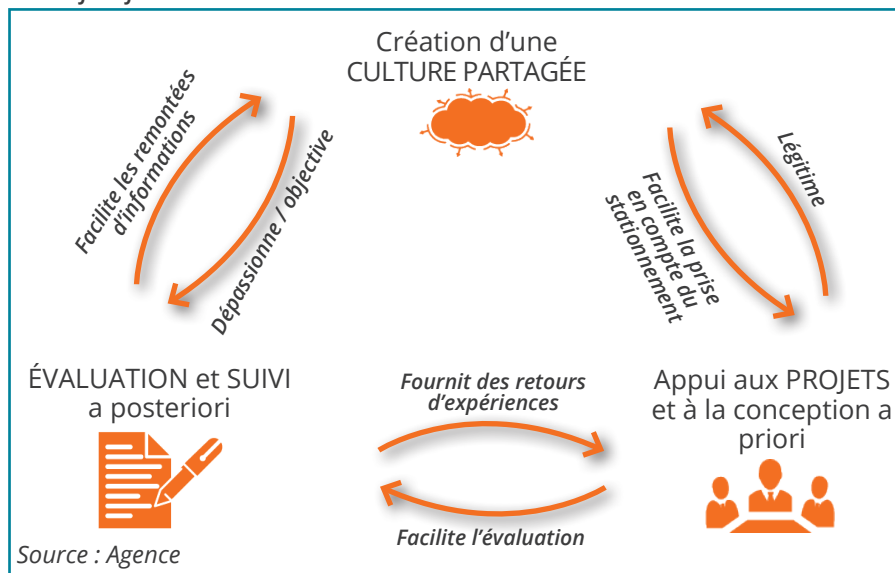
## UN OBSERVATOIRE POUR DONNER CORPS À UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

### LA TRIPLE AMBITION DE L'OBSERVATOIRE

Une politique de stationnement, pour être efficace, nécessite **une connaissance approfondie et le partage des enjeux** avec les acteurs du territoire. C'est la logique fondatrice de l'observatoire du stationnement. Il est également **l'outil central pour le suivi et la mise en œuvre de la politique de stationnement** à l'échelle du SMMAG. Il se donne ainsi une triple ambition :

- **Observer le stationnement sous toutes ses formes** notamment au service de l'évaluation du PLUi et du PDU,
- **Créer une culture commune,**
- **Animer la relation** entre les acteurs du stationnement.

*Les objectifs de l'observatoire du stationnement.*



### UNE COMPÉTENCE PARTAGÉE

La création d'une culture du stationnement partagée est d'autant plus importante que la démarche se situe dans **un contexte de partage de la compétence entre le SMMAG, la Métropole et les communes membres**, complexifiant le paysage institutionnel du stationnement.

*La répartition de la compétence stationnement.*



Source : Agence



### STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

Il est adapté dans les secteurs où il y a une pression du stationnement qui peut se concrétiser par une zone bleue ou stationnement payant.



### DE QUELS TYPES DE STATIONNEMENT PARLE-T-ON ?

On distingue 4 types de stationnement :

- Le stationnement public sur voirie, à destination de tous les usagers,
- Le stationnement public en ouvrage, à destination de tous les usagers,
- Le stationnement privé des copropriétés, à destination des résidents,
- Le stationnement privé d'entreprises ou de commerces, à destination de la clientèle ou des salariés.

La première Lettre de l'observatoire du stationnement se concentre sur ce premier type de stationnement, pour la commune de Grenoble, dont le suivi bénéficie de données rapidement valorisables.

### QUI SONT LES USAGERS CONCERNÉS ?

Une politique de stationnement est pensée de manière à répondre de manière différenciée à trois types d'usagers : le résident, le pendulaire et le visiteur.

*Les 3 types d'usagers ciblés par la politique de stationnement.*

|                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Le RESIDENT</b>    | <b>Motifs de déplacement</b><br>domicile-travail, loisirs, achats                                                                                                                                                 |
|                       | <b>Objectif : inciter à</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• ne pas utiliser son véhicule systématiquement</li><li>• stationner en ouvrage pour libérer l'espace public</li><li>• se démotoriser</li></ul> |
|                       | <b>Leviers à actionner</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• règles du stationnement &amp; tarification incitative</li><li>• neuf : règles du PLU(i)</li></ul>                                              |
| <b>Le PENDULAIRE</b>  | <b>Motifs de déplacement</b><br>domicile-travail                                                                                                                                                                  |
|                       | <b>Objectif : dissuader de</b><br>venir en voiture si des solutions alternatives existent                                                                                                                         |
|                       | <b>Leviers à actionner</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• réglementation du stationnement sur voirie</li><li>• neuf : règles du PLU(i)</li><li>• stratégie de parkings-relais</li></ul>                  |
| <b>Le VISITEUR</b>    | <b>Motifs de déplacement</b><br>loisirs, achats, visites                                                                                                                                                          |
|                       | <b>Objectif : faciliter</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• le stationnement</li><li>• la contribution au dynamisme du territoire</li></ul>                                                               |
|                       | <b>Leviers à actionner</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• stationnement sur voirie rotatif</li><li>• stationnement public en ouvrage</li><li>• Stratégie de parkings-relais</li></ul>                    |

Source : Agence

## LE STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE : OFFRE ET USAGES

### L'OFFRE DE STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

Le stationnement payant sur voirie est une manière de réglementer le stationnement dans une triple logique :

- favoriser la rotation des véhicules, notamment dans les secteurs à forte intensité urbaine,
- permettre aux résidents de laisser leurs véhicules sur voirie lorsqu'ils n'ont pas d'autres alternatives de stationnement,
- dissuader les navetteurs de se rendre en voiture individuelle dans les secteurs bien desservis par des modes alternatifs.

Aujourd'hui, dans la Métropole, ce type de réglementation est mis en œuvre uniquement dans les communes de Grenoble (essentiellement au nord des Grands Boulevards) et de La Tronche (autour du CHU). Les analyses qui suivent ne concernent que Grenoble, pour laquelle les données ont pu être recueillies.

#### > Une offre en stationnement sur voirie qui diminue

La diminution du nombre de places entre 2019 et 2021 traduit le ré-équilibrage opéré dans l'espace public au profit des autres usagers que les automobilistes, conséquence du réaménagement de certains secteurs. On peut notamment

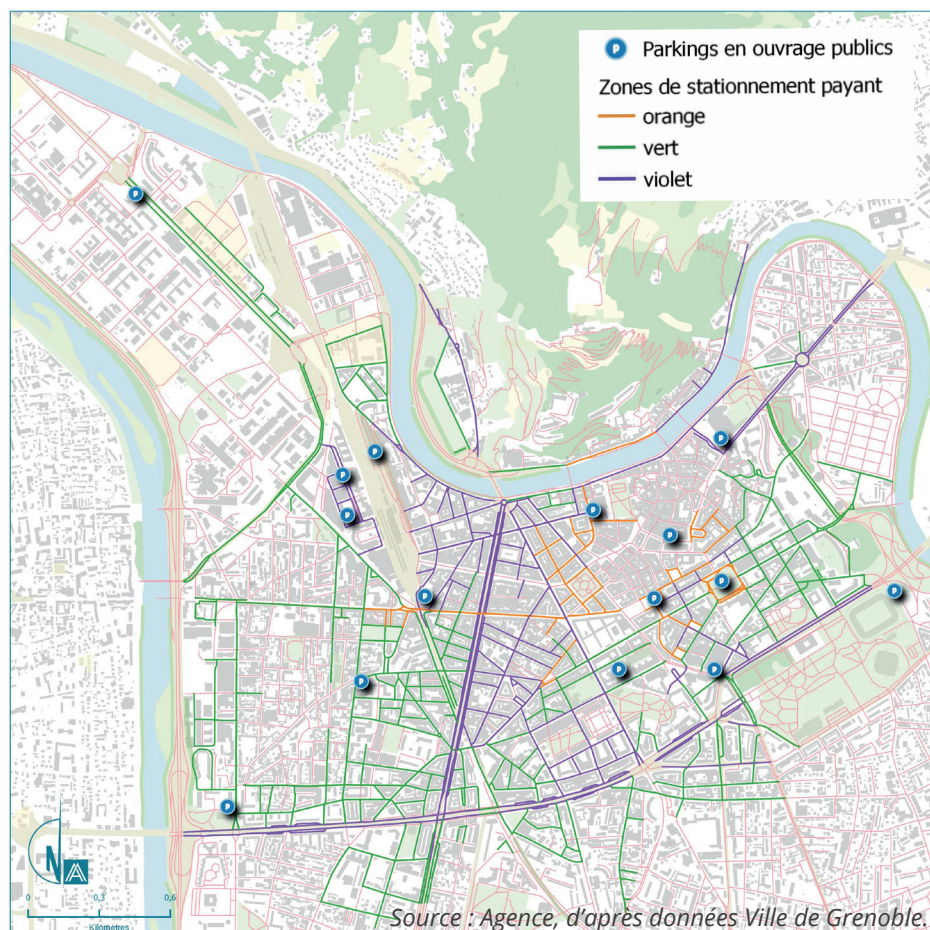
citer les importants travaux liés à l'aménagement de la ChronoVélo sur les rues Joseph Rey et Emile Gueymard. D'autres rues ont bénéficié de travaux de requalification, diminuant les capacités de stationnement automobile. A l'inverse, la rue Ampère ou le boulevard de l'Esplanade ont vu des capacités de stationnement reconstituées.



#### MÉTHODO

Les analyses qui suivent sont issues d'un traitement par l'Agence d'urbanisme de données de la Ville de Grenoble. La logique à terme est d'automatiser ces traitements pour pouvoir réaliser régulièrement ces analyses.

Zones de stationnement payant et parkings en ouvrage publics (2021).



Source : Agence, d'après données Ville de Grenoble.

### ➔ Chiffres clés

10 800

places de stationnement sur voirie à Grenoble en 2021

-1 000

places entre 2019 et 2021

6 450

places dans les parkings en ouvrage



## UN TAUX DE CONGESTION GLOBALEMENT FAIBLE, MAIS QUI PRÉSENTE DES DISPARITÉS GÉOGRAPHIQUES

Les rues grenobloises réglementées par du stationnement payant sont en moyenne faiblement congestionnées en journée (0,685), bien que la congestion ait augmenté ces deux dernières années. Ce constat n'est pas une réalité partout : alors que les rues situées à l'ouest des voies ferrées présentent d'importantes réserves de capacité, les secteurs Gambetta/Jaurès ou celui de la Mutualité apparaissent comme saturés. Enfin, deux secteurs commerciaux et de loisirs attirent l'attention par leur forte congestion : les alentours de la caserne de Bonne et de la rue Strasbourg.



### TAUX DE CONGESTION

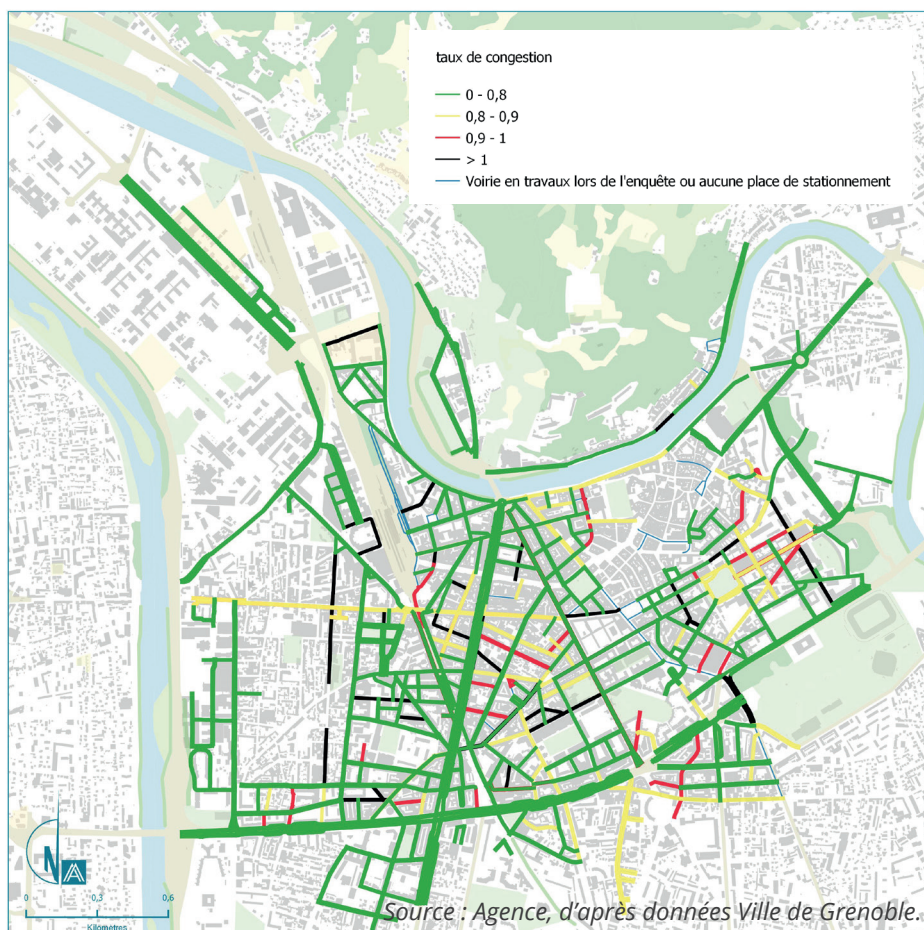
C'est le rapport entre le nombre de véhicules stationnés et le nombre de places autorisées. Il inclut les stationnements en interdit.

### → Chiffres clés

taux de congestion  
moyen à l'échelle de  
Grenoble

0,629    0,685  
en 2019    en 2020

Taux de congestion des rues en stationnement payant (1er semestre 2021).



## APECRÇU DU STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS

Les rues en bordure des secteurs payants sont celles où les automobilistes ont le plus recours à l'abonnement résidentiel pour payer leur stationnement.

On peut noter quelques exceptions, notamment le secteur nord de Gambetta, où l'important taux de résidents peut traduire l'absence de stationnement privé dans ce tissu haussmannien.

A l'inverse, l'Île Verte ou l'Esplanade sont des zones en limite de stationnement gratuit où le taux de résidents est

faible, ce qui peut témoigner de la possibilité pour les habitants de stationner facilement dans les rues gratuites, dans les garages ou en ouvrage.

**Le taux de résidents moyen, de 0,538 en 2021, doit être interprété avec précaution.**

En effet, avec la moitié des places sur voirie occupée par des non résidents, on pourrait dresser un constat plutôt en phase avec la politique de stationnement menée par la Métropole de Grenoble, qui vise à flécher le stationnement résidentiel en ouvrage public ou

privé. Cette hypothèse mérite néanmoins d'être approfondie, car un faible taux de résidents peut aussi traduire un manque d'attractivité de la tarification résidentielle par rapport à la tarification horaire.

Cette analyse reste exploratoire et mérite d'être consolidée, notamment en croisant ces données avec la morphologie urbaine.

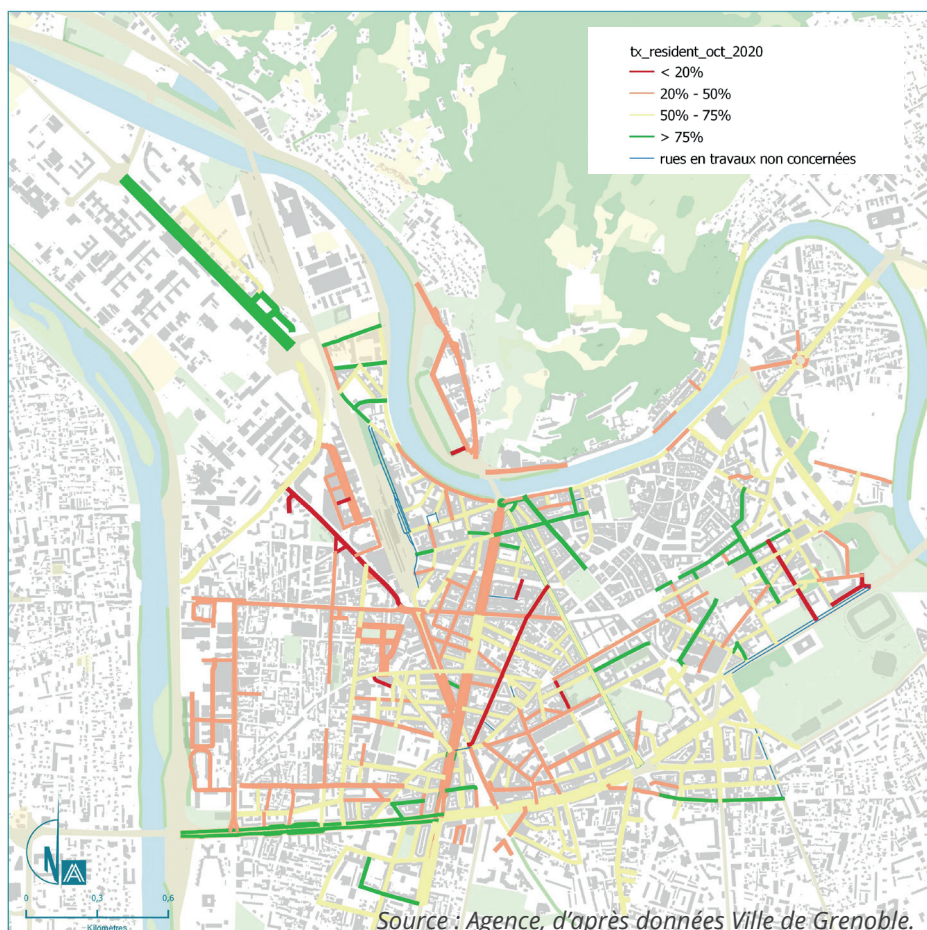
*\* Cette analyse ne prend pas en compte les rues réglementées en zone orange, où la tarification ne permet pas le stationnement avec un abonnement résidentiel.*



### TAUX DE RÉSIDENTS

C'est le rapport entre le nombre de véhicules avec un ticket résidents et le nombre total de véhicules stationnés sur des emplacements autorisés. Ce taux n'inclut pas le stationnement interdit, pour éviter un double compte (résident en interdit).

Taux de résidents des rues en stationnement payant (1er semestre 2021).



### → Chiffres clés

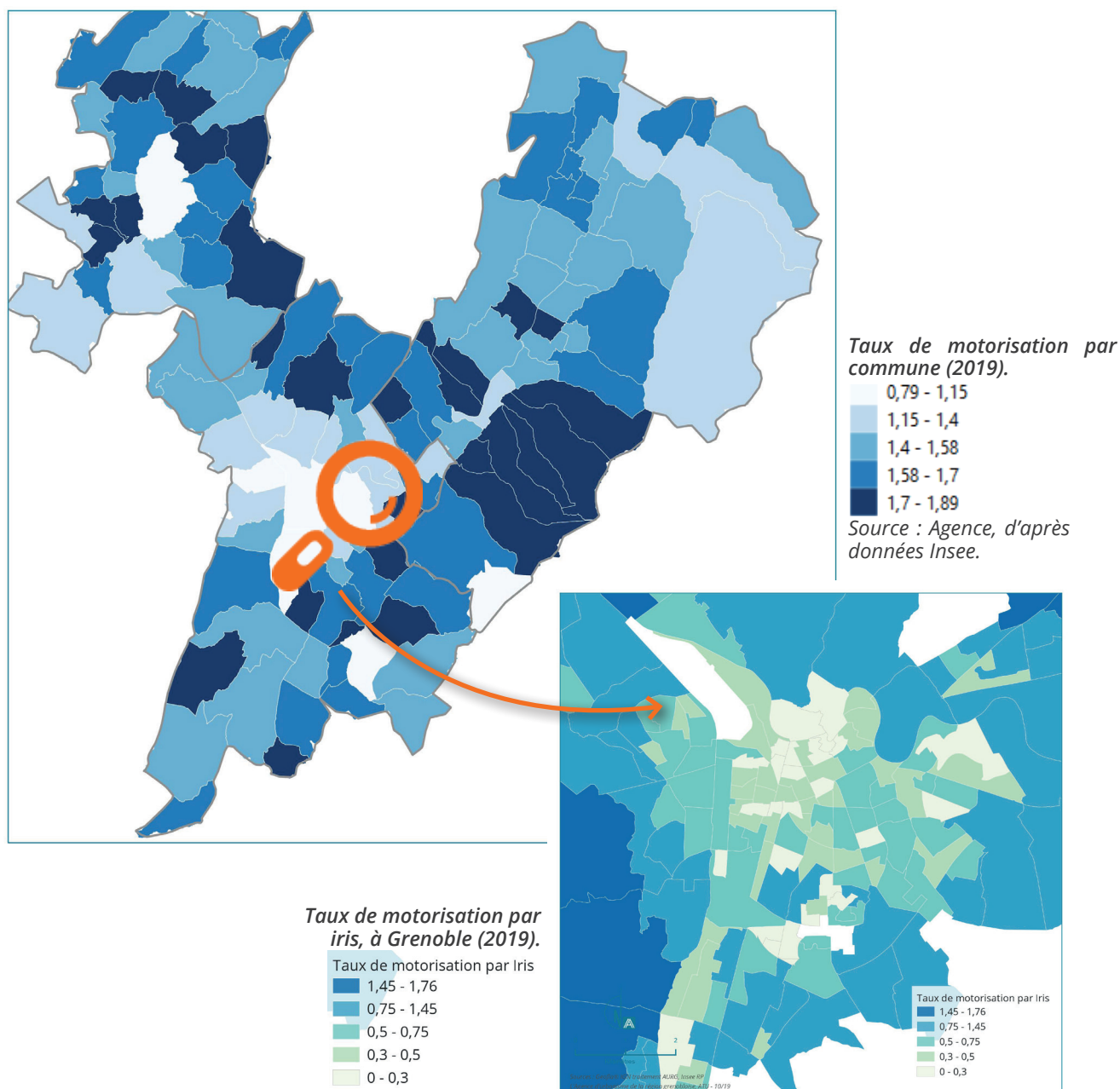
0,538

taux de résidents en  
juin 2021, à l'échelle  
de Grenoble

0,50

en 2019

## LE COMPORTEMENT DES MÉNAGES MÉTROPOLITAINS ET GRENOBLOIS : LE TAUX DE MOTORISATION PAR MÉNAGE







Syndicat Mixte  
des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise



Contact : Agence d'urbanisme de la région  
grenobloise - Clément Drevetton

21 rue Lesdiguières  
38 000 Grenoble  
04 76 28 86 00  
[accueil@aurg.asso.fr](mailto:accueil@aurg.asso.fr)  
[www.aurg.fr](http://www.aurg.fr)

— V — V — V — V — V —  
OBSERVER   PLANIFIER   PROJETER   ANIMER   PARTAGER

