

BILIEU, CHARANCIEU, CHARAVINES, CHARNÈCLES, CHIRENS, COUBLEVIE, LA BÂTIE-DIVISIN, LA BUISSE, LA MURETTE, LE PIN, MASSIEU, MERLAS, MOIRANS, MONTFERRAT, PALADRU, POMMIERS-LA-PLACETTE, RÉAUMONT, RIVES, TULLINS, SAINT-AUPRE, SAINT-BLAISE-DU-BUIS, SAINT-BUEIL, SAINT-CASSIEN, SAINT-ÉTIENNE-DE-CROSSEY, SAINT-GEOIRE-EN-VALDAINE, SAINT-JEAN-DE-MOIRANS, SAINT-JULIEN-DE-RATZ, SAINT-NICOLAS-DE-MACHERIN, SAINT-SULPICE-DES-RIVOIRES, VELANNE, VOIRON, VOISSANT, VOREPPE, VOUREY



Concertation tarification parkings gares de Moirans et de Rives Groupe de travail [Moirans, le 16/09/2016] Rapport de recommandations

Texte rédigé et validé en séance le 16/09/2016

- Avant même d'aborder la question de l'opportunité de la mise en tarification des parkings en ouvrage du Pays Voironnais, **il convient de reconnaître** :
 - **Le contexte de concentration de l'emploi dans la métropole grenobloise, l'incapacité de la puissance publique à faire infléchir le phénomène et les contraintes économiques qui s'exercent sur les choix résidentiels des ménages : tout ceci contribue à augmenter durablement les besoins de mobilité ;**
 - **Le rôle tout à fait singulier du pôle d'échanges de Moirans** (2ème gare du Département en matière d'offre TER), véritable porte d'entrée de l'agglomération grenobloise, **dans l'organisation des déplacements au sein de la région urbaine** :
 - La situation particulièrement détériorée des déplacements et les problèmes de santé publique que cette situation génère déboucheront inéluctablement sur une régulation de l'accès à l'agglomération grenobloise en voiture particulière (péage urbain, voies réservées au co-voiturage...) ;
 - Cette régulation n'est recevable que dans la mesure où les collectivités seront en mesure de proposer des solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière. **De tous les modes alternatifs, le train est le plus capacitair et constitue la seule alternative crédible à la voiture individuelle.**
- Ces constats doivent conduire les collectivités à **considérer le pôle d'échanges de Moirans comme l'une de principales futures portes d'entrée dans l'agglomération** et l'un des futurs outils d'échange entre l'agglomération grenobloise, le Pays Voironnais et la Bièvre :
 - Cela doit conduire la Communauté du Pays Voironnais à intégrer cette fonction spécifique dans l'aménagement du quartier et à **ne rien faire qui puisse dans l'avenir empêcher le pôle d'échanges de Moirans de remplir ce rôle stratégique** sachant que l'offre actuelle de stationnement risque d'être rapidement saturée ;
 - Cela doit conduire la métropole de Grenoble à considérer le pôle d'échanges de Moirans comme l'un des outils de sa politique de mobilité et **d'en tirer les conséquences en matière de financement** ;
 - Cela doit conduire l'ensemble des territoires de la région urbaine à s'organiser pour **structurer**

une gouvernance et un financement des questions de mobilité à l'échelle de la RUG ;

- Cela doit conduire les EPCI en amont du Pays Voironnais à participer au financement des pôles d'échanges du Voironnais.
- **Le groupe est resté partagé s'agissant de l'opportunité de mise en tarification des parkings en ouvrage des pôles d'échanges de Rives et Moirans ;**
 - **Les arguments en faveur de la gratuité :**
 - Tout ce qui permet d'encourager l'utilisation du train doit être privilégié afin d'agir contre les problèmes de congestion et de pollution ;
 - Il existe des risques forts de « fuite au péage » et de développement par les usagers de stratégie d'évitement en cas de mise en tarification qui contribueraient au report du stationnement sur les autres gares ou vers des parkings ayant d'autres usages, au développement du stationnement sauvage et à l'augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle ;
 - Compte tenu du coût, il n'est pas possible d'améliorer significativement l'offre de services en transports en commun permettant d'accéder aux gares ;
 - Cette décision irait à l'encontre de la politique de report modal voulue par le Pays Voironnais ;
 - La surveillance des parkings ne répond pas à un besoin exprimé par les usagers ;
 - La mise en tarification génère des coûts de gestion supplémentaires ;
 - La tarification réduit la capacité réelle de stationnement dans le but de garantir la disponibilité de places pour les abonnés et les usagers ponctuels ;
 - **Les arguments en faveur de la mise en tarification :**
 - Il semble normal que les usagers du « service public de stationnement » contribuent au financement d'un service qui ne doit peser sur les seuls contribuables ;
 - La lutte contre la péri-urbanisation implique une meilleure prise en charge par les périurbains du coût réel de leur mobilité ;
 - Il faut dissuader l'accès à la gare en voiture afin de favoriser le développement des autres modes ;
 - La tarification permet de garantir des places aux abonnés et de maintenir un volume de places pour les usagers occasionnels ;
 - NB : les participants quel que soient leur avis sur la tarification des parkings en ouvrage considèrent que les consignes pour les vélos devraient être gratuites ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.
- **Dans l'hypothèse où les élus communautaires maintiendraient la gratuité des deux parkings en ouvrage :**
 - Une partie significative des participants (principalement usagers) considère qu'une régulation des parkings en ouvrage n'est pas nécessaire et qu'il faut privilégier le principe du « premier arrivé, premier servi », comme c'est l'usage aujourd'hui ;
 - Les participants considèrent cependant, que les usagers doivent pouvoir bénéficier d'une

information dynamique en amont sur les places disponibles dans le parking silos et dans les autres poches de stationnement à proximité des gares.

- **Dans l'hypothèse où les élus communautaires rendraient payant l'utilisation des deux parkings en ouvrage :**
 - Les participants considèrent qu'il faut proposer une grille tarifaire la plus simple possible avec des tarifs abordables ;
 - Les tarifs maximum acceptables sont :
 - Un abonnement mensuel à 10 €
 - Un tarif journée à 1 €
 - Un tarif semaine à 5 €
 - Les participants considèrent que la tarification doit tenir compte des situations particulières (tarification sociale ou tarifs particuliers pour les couples de bi-actifs, les étudiants...) ;
 - Des participants considèrent que le tarif doit être le même pour les parkings silo et les parkings extérieurs (certains pensent le contraire).
- **Enfin, le groupe regrette l'absence en son sein de certaines institutions** (Grenoble-Alpes Métropole, Bièvre-Est, Région, SNCF) **considérant le rôle stratégique du pôle d'échanges de Moirans et de la nécessité d'une gouvernance à l'échelle de la RUG.**