



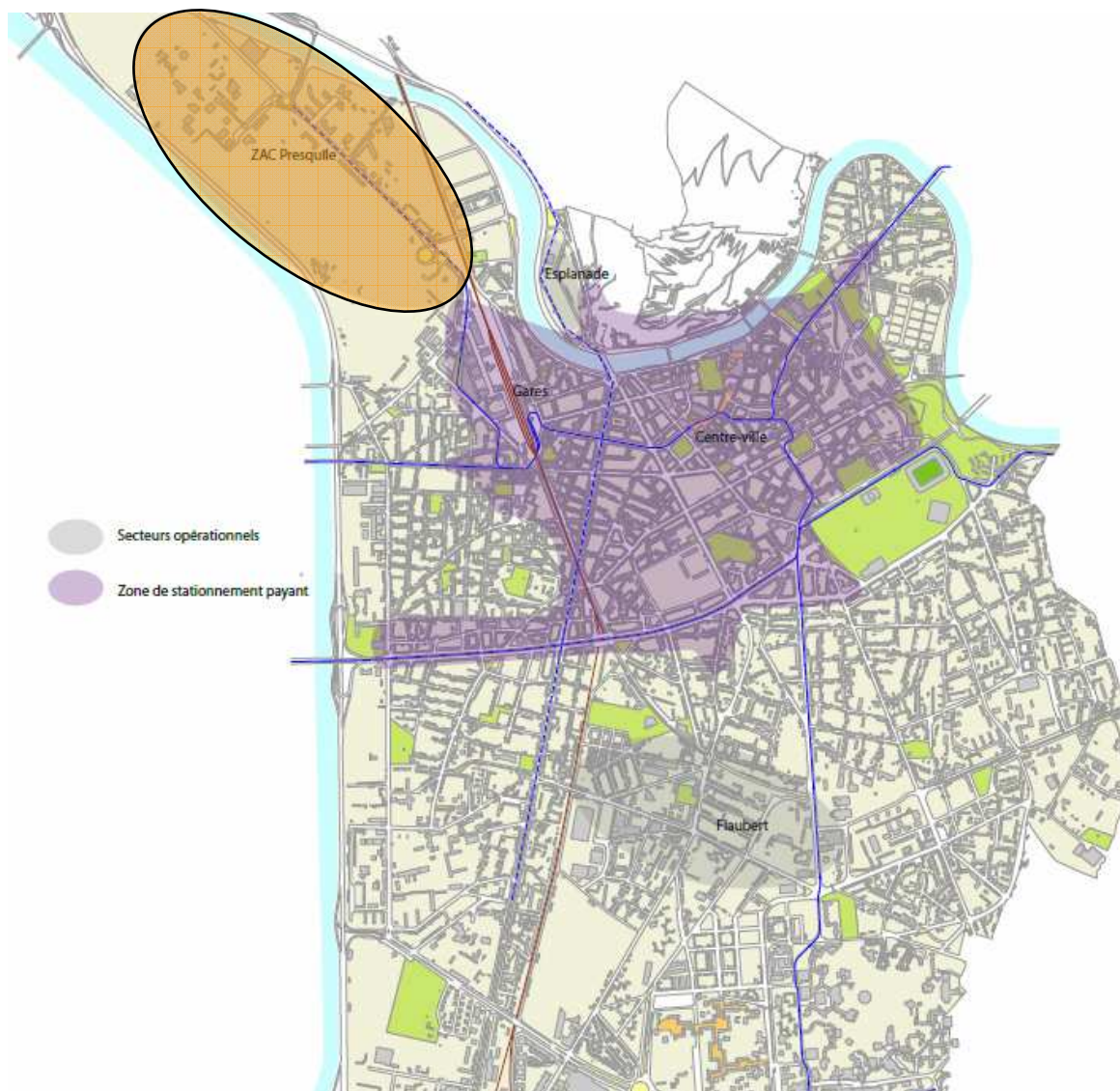
Le projet Mobilité Presqu'île

Déploiement de services de nouvelles mobilités et de stationnement sur le territoire démonstrateur de l'écocité grenobloise

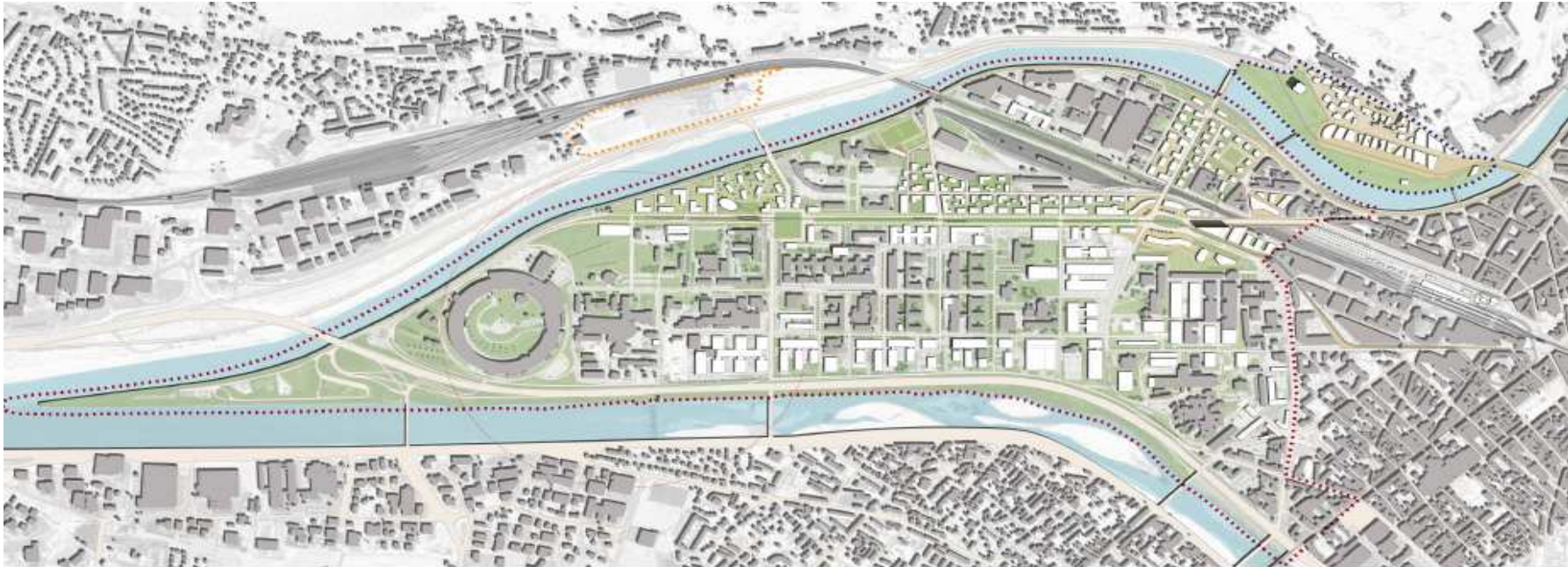
Présentation C. Duverney-Prêt – A. Boisseaux / Ville de Grenoble

Rencontre régionale « Quartiers durables Rhône-Alpes » - 12 juin 2013

Localisation de la ZAC Presqu'île



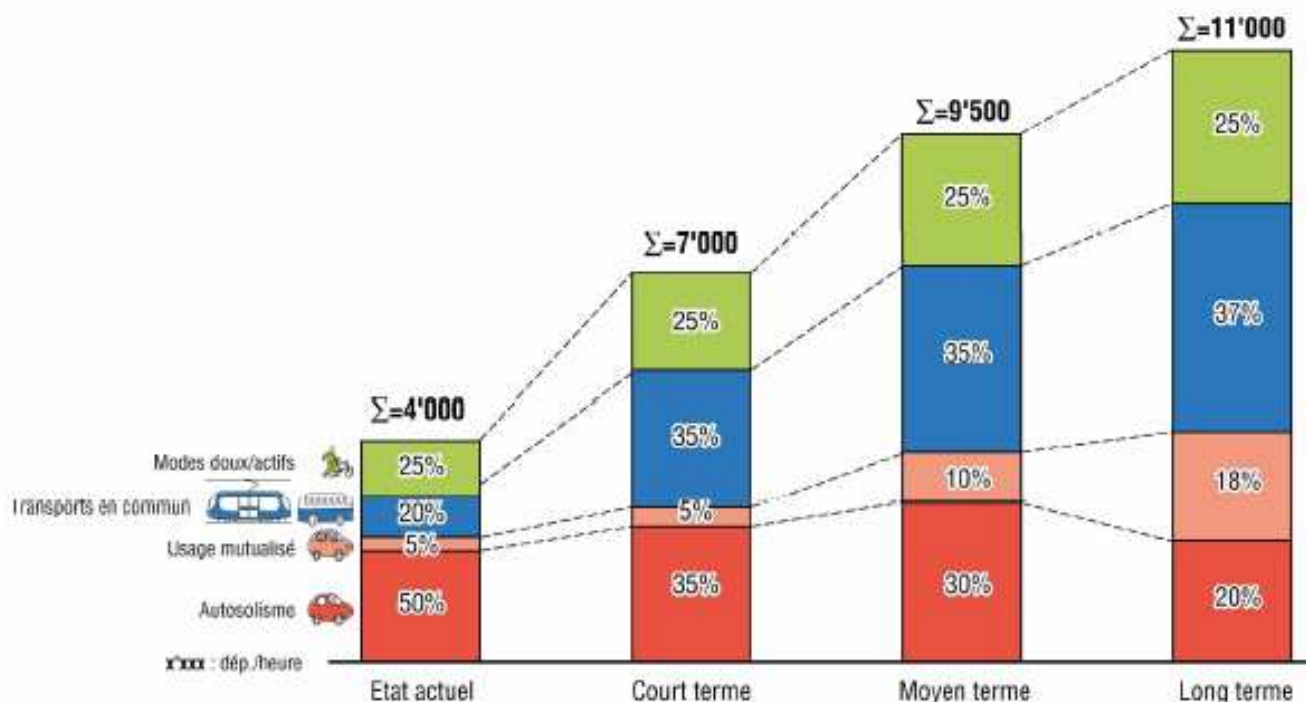
Contexte général de la ZAC Presqu'île



- **Quartier existant mais monofonctionnel (entreprises)**
- **Projet de recomposition en amenant des habitants, des étudiants, des emplois**
- **250 ha aménagés à terme**
- **10 000 habitants** (900 en 2012)
- **10 000 étudiants** (3000 en 2012)
- **25 000 emplois** (15 000 en 2012)
- **Doublement de la densité urbaine en 15 ans**
- **Objectif politique : maintenir le trafic automobile à son niveau actuel**

Objectif d'évolution des parts modales

Objectif de maintien du volume de véhicules accédant à la Presqu'île
=> La part modale de la voiture en usage individuel doit passer de 55% à 20% à terme



Evolution de la répartition par mode (%) du nombre de déplacements horaires induits par les personnes en échange (Σ) au sein de la ZAC presqu'île (Etude de déplacements Transitec/Ingerop - Octobre 2011)



Comment accompagner le changement de comportement ? (1)

Deux axes simultanés :

- **Déploiement de services de mobilités** : tramway, métrovélo, véhicules partagés, aménagements cyclables et piétons, etc.
- **Contrainte sur le stationnement**, avec la stabilisation du nombre de places de stationnement à son niveau actuel (10 000 places) et la dissociation des lieux d'habitat et de stationnement

Concrètement :

- Recherche d'une **optimisation du stationnement** : vase communicant entre les places privées supprimées et les places mutualisées créées dans les Pavillons de la mobilité
- Création d'un **Kiosque de la mobilité** dans chaque pavillon
- Création du **Pass Mobilité** expérimental

Comment accompagner le changement de comportement ? (2)

Kiosque Mobilité

- Au droit station de tramway
- Mini-gare intermodale
- Tous services, dont stationnement

Pass Mobilité

- Abonnement TC principal+ Bouquet de services **tous modes**
- Facturation mensuelle usagers tous services
- Facturation mensuelle entreprises tous salariés
- Un usager = 1 Pass unique
- Compte mobilité + titre (OùRa ! ou smartphone)

Mutualisation

Pavillon de la Mobilité

- Stationnement
 - 2000 places maxi sur 10 000 (stabilisation mais 35 000 usagers de +)
 - VP résidents+ VP entreprises + V Partagés + Vélos +...
- pas de stationnement propriété individuelle
- Véhicules partagés (nombreux à terme) +/- ou covoiturage

Un projet partenarial

Deux documents encadrant le partenariat avec les acteurs de la Presqu'île :

1/ **Charte sur les nouvelles mobilités**

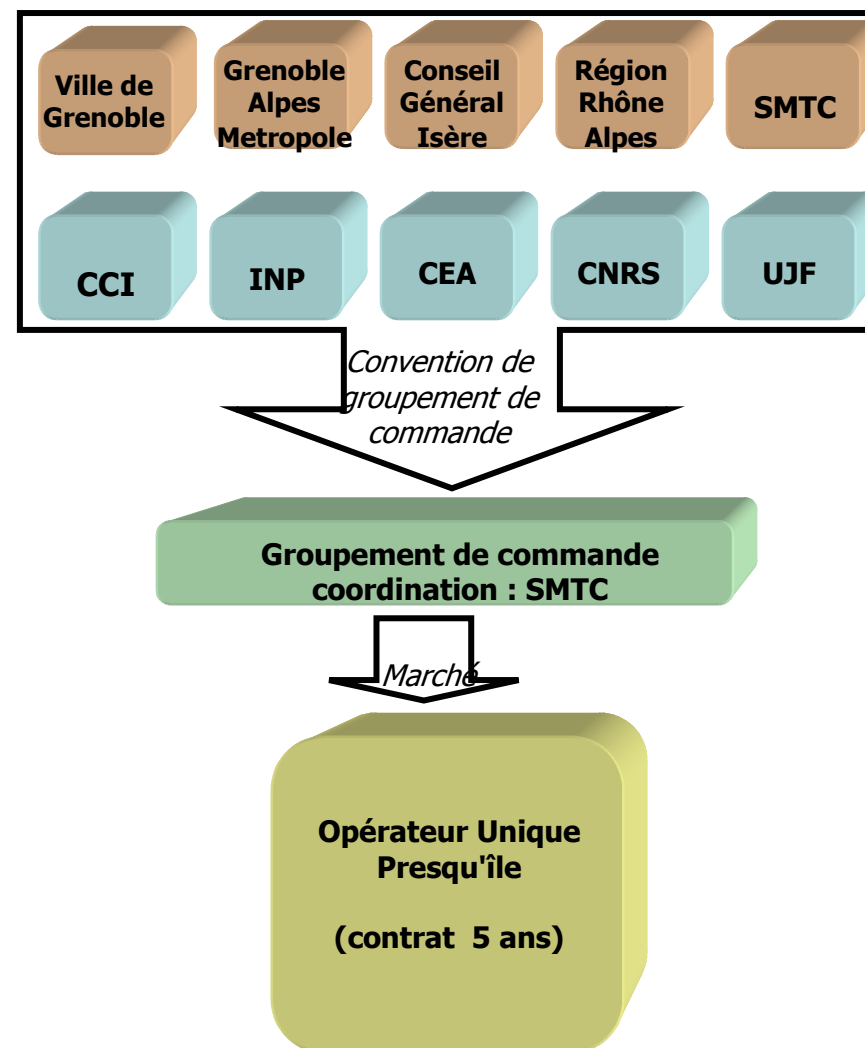
adoptée par les collectivités et les acteurs de la Presqu'île.

2/ Projet de **convention de régulation de stationnement** avec les API en cours

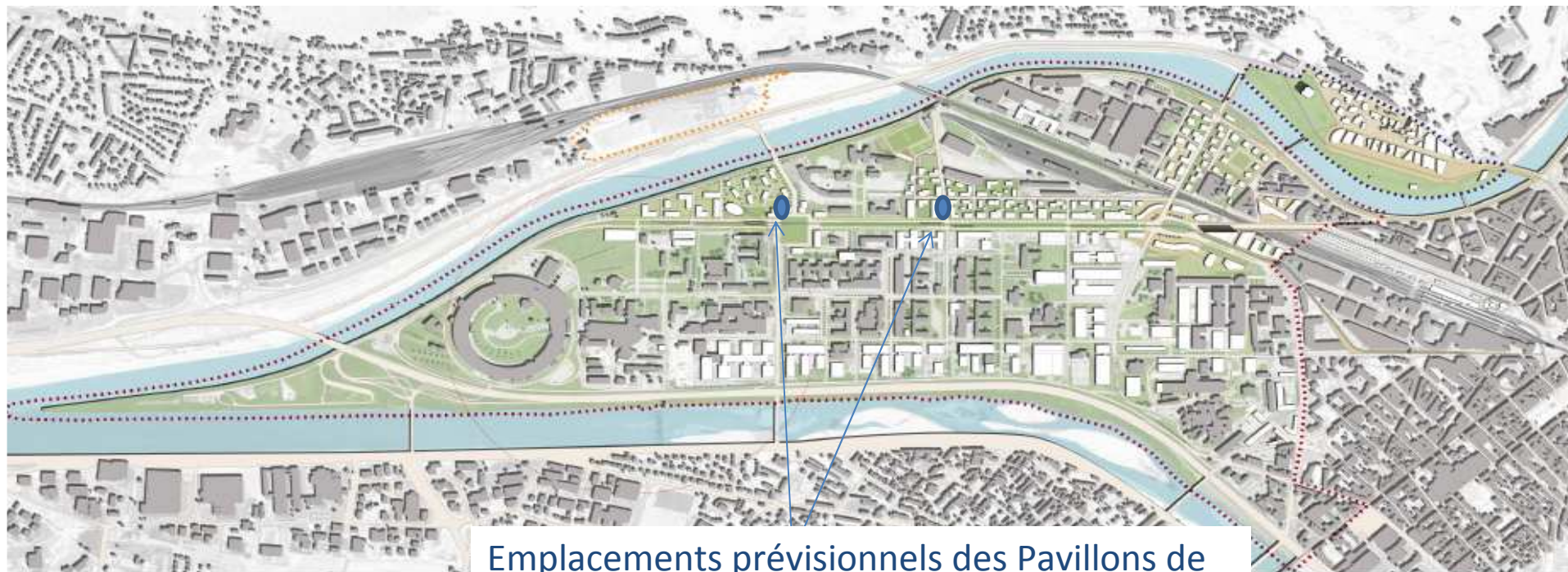
Un groupement de commande pour la désignation de l'Opérateur unique :

L'opérateur déploie et gère le Pass'Mobilité, la flotte de véhicules partagés, les vélos au sein du « kiosque de la Mobilité » intégré au Pavillon de la Mobilité

Il assure l'interface avec tous les exploitants de modes de déplacement et les usagers (commercialisation, facturation, ventilation recettes).



Zoom sur le stationnement



Emplacements prévisionnels des Pavillons de la mobilité

~ 500 places chacun, répondant aux besoins des résidents + visiteurs entreprises + services vélos et véhicules partagés



Premier pavillon de la mobilité

- **Objectif de mise en service du 1^{er} pavillon et kiosque de mobilité : à la livraison des logements (fin 2015)**
 - 500 places + 1 kiosque sur l'îlot Cambridge
 - Au droit de la station tramway
 - Choix d'une maîtrise d'ouvrage ville pour ce premier pavillon
 - 1/3 seulement des places réglementaires seront dans les îlots
 - Gestion par l'opérateur unique désigné par le groupement de commandes
 - L'opérateur unique gère l'ensemble des services de mobilité (stationnement, commercialisation des Pass Mobilité, véhicules partagés, vélos)

Equilibre économique du premier pavillon

➤ L'investissement est financé par :

- Participation promoteur en cours de négociation, via la PNRAS (participation pour non réalisation d'aire de stationnement) ou concession longue durée
- Subvention Ecocité
- Emprunt Ville

➤ L'équilibre financier du pavillon de la mobilité repose sur :

- Des objectifs de fréquentation par typologie d'usagers (résidents, salariés, visiteurs, véhicules partagés) et une progressive montée en puissance des véhicules partagés au détriment de la voiture individuelle
- Une tarification du stationnement adaptée :
 - cohérente avec celle existant en centre ville (1/2 tarif pour les résidents)
 - innovante sur les véhicules partagés (150 €/mois)
- La maîtrise de l'offre de stationnement dans le domaine privé
 - 1^{ère} étape : signature d'une Charte sur la Mobilité (réalisée)*
 - 2^{ème} étape : signature d'une convention de régulation du stationnement*



Atouts du territoire de la Presqu'île pour cette expérimentation

- Des entreprises présentes sur le territoire très sensibles et actives sur les questions de mobilité avec des PDE performants (CEA, ST, INP,...)
 - Une dynamique en place depuis plus de deux ans avec des réunions régulières regroupant l'ensemble des partenaires
 - Un lien avec le centre ville grenoblois avéré permettant la continuité des politiques de stationnement notamment
 - Un programme de développement très important d'ici 2030 permettant d'affecter les places libérées par les changements de comportement aux nouveaux usagers
- **La conséquence de cette dynamique importante** : une commande politique pour décliner ces concepts sur les autres ZAC de la ville

Le stationnement à Grenoble



• 158 000 habitants sur 1 900 hectares (soit 8 300 hab/km²)

- 45 000 places publiques de stationnement dont:
 - Environ 10 000 places payantes sur voirie
 - Environ 6 000 places payantes dans les parkings en ouvrage

