

PROPOSITION 3

DEVELOPPER AUX ENTRÉES DU GRAND GRENOBLE DES PARKING-RELAIS AVEC PLATEFORMES DE SERVICES

Cette proposition explore les conditions pour favoriser l'usage de parkings-relais à fonctionnalités multiples : constituer des pôles d'échange pour rabattre les flux vers des axes de transports en commun (ferroviaire ou routier) ou d'autres solutions de mobilité (vélo, covoiturage, autopartage), offrir des services aux usagers et fonctionner comme des tiers-lieux.

Le constat

Sur la Grande Région Grenobloise, on décompte 3 millions de déplacements quotidiens dont plus de 95% sont internes. Le trajet domicile-travail reste le premier motif de déplacement.

Le problème de congestion de la métropole grenobloise n'est pas l'agglomération elle-même mais ses points d'entrée. Or, la plupart des parkings-relais de l'agglomération, Catane, Athanor... sont situés après les bouchons et n'ont pas d'utilité pour rabattre sur les transports en commun.

Autre dysfonctionnement : l'occupation des parkings-relais par les riverains pénalise les usagers (problème du parking des Sablon toujours saturé).

A l'inverse, les parkings-relais plus éloignés fonctionnent bien tel celui du pont-barrage, de Moirans et encore celui de Rives dont la superficie sera prochainement doublée.

Quel serait l'offre de parking-relais avec plateformes de services ?

- Proposer des services du quotidien, qui facilitent la vie, font gagner du temps, offrant une sorte de « récompense » à l'usage du parking-relais
 - pressing, produits et services de dépannage,
 - un rôle de conciergerie,
 - des drives pour récupérer ses courses sur le trajet professionnel,
 - ...des fonctionnalités à creuser
- Favoriser le covoiturage encore peu développé pour les trajets pendulaires, avec des solutions à trouver pour
 - sécuriser l'heure d'arrivée
 - sécuriser le trajet de retour (permettre un plan « B »)
 - offrir un avantage supplémentaire sur le trajet (gagner du temps avec une voie réservée au covoiturage ?)
- Constituer des pôles d'échange donnant accès à d'autres modes de transport : réseau de transport collectif (bus, rail, autre...) mais aussi aux stations de location de vélo, d'autopartage...
- Une condition particulièrement importante pour les plus jeunes générations : la gratuité.

Economiser les déplacements en donnant aux parkings-relais les fonctionnalités de tiers-lieux

La mobilité recouvre aussi la démobilité, c'est-à-dire l'économie des déplacements non indispensables.

Les parkings-relais pourraient constituer des tiers-lieux qui évitent d'entrer dans l'agglomération, à multiples usages et multi-publics, favorisant la coopération en réseaux, équipés de connexions haut-débit et disposant de mesures de protection de données.

- espaces de coworking, pour les travailleurs indépendants mais aussi les salariés pratiquant l'itinérance ou le télétravail
- lieux de rencontre pour que des étudiants puissent travailler en groupe hors de leurs lieux de cours, ou en téléformation (de plus en plus répandue, y compris pour des enseignements de haut niveau)
- lieux de réunions évitant de pénétrer dans l'agglomération
- lieux de recherche de travail
- ...

L'évolution culturelle des lieux de travail doit rejoindre les apprentissages de nouvelles mobilités. Pour favoriser le non-déplacement, il faudra que soient conjuguées des mesures politiques et une volonté des entreprises pour faciliter le télétravail.

Les pistes

- Les collectivités ne peuvent porter seules ces équipements importants. Le recours à des partenariats publics-privés semble nécessaire.
- Des collectifs d'entreprises pourraient porter ces tiers-lieux...
- Une opportunité : les AMI (Appels à Manifestations d'intérêt) du Département de l'Isère sur les sujets des parkings-relais, des tiers-lieux, des mobilités alternatives.
- Un élément facilitateur : réserver l'une des trois voies de l'A480 au covoiturage entre le péage de Voreppe et la bifurcation ?

La congestion porte sur les entrées de la métropole grenobloise

Aymeric DE VALON, CitElec

Nous allons maintenant débattre sur la question du transport domicile/ travail, en pensant à des améliorations concrètes à proposer. Nous raisonnons à l'échelle de l'Isère, même si pour beaucoup d'usagers la question intéresse surtout la métropole.

Luc SATRE, SEDI

Première question : pour moi qui arrive de loin, comment faire pour entrer dans Grenoble ?

Luc SATRE, SEDI

La clé du sujet est de bien définir et augmenter l'apport personnel du temps de transport, qui permet de sortir de la contrainte transport. Les apports peuvent être vus selon 2 types : loisirs (ce qu'on peut faire pendant le transport (travailler, radio, lecture), ou activité physique du transport (vélo, marche), agissant sur la santé et la motivation. Qu'est-ce que je fais pendant mon trajet ? Le parking-relais dans l'agglomération ne m'intéresse pas car il me reste 1 km pour me rendre au SEDI. En revanche, si j'ai un parking-relais à Saint-Jean de Moirans, je peux faire quelque chose, et j'arriverai plus vite si j'utilise un moyen de transport collectif en voie prioritaire. Les tramways par exemple pourraient aller plus loin, pour qu'on puisse laisser sa voiture en amont.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il n'y a pas de problème de mobilité dans le cadre de la métropole. Le vrai sujet est comment on fait pour y rentrer et pour en sortir. La solution réside dans la multimodalité et dans les infrastructures. L'aménagement de l'A480 est à ce titre une bonne réponse.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

C'est sur le pourtour de l'agglomération que cela se joue.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Les temps ne sont pas forcément les mêmes et les solutions sont différentes pour trouver le moyen de se garer intra-muros selon l'heure. Si l'on arrive en ville entre 10h et 15h, ce n'est pas un problème.

Francis PILLLOT, CitElec

Certes, mais le créneau est de plus en plus petit.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

C'est le problème du chrono-aménagement, une réflexion qui pourrait amener les musées à ouvrir tard le soir.

L'autosolisme en question

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Mais si l'on veut un grand mall à hauteur de l'échangeur de Voreppe, où on pourrait même travailler, alors on offre une nouvelle possibilité aux usagers. Il faudrait aménager des pôles aux entrées pour que les gens changent de mode lorsqu'ils y rentrent (sauf, bien sûr, s'ils prennent le train). Il faut créer dans ces malls des services attractifs qui seront la récompense. Les chiffres sont là : presque 100 000 véhicules passent quotidiennement à Voreppe. A Crolles, c'est la moitié. A Voreppe, les véhicules ont en moyenne, 1,17 personnes à bord. Il faut lutter contre cet autosolisme.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Le flux continue d'augmenter. Je rappelle le rapport datant de 29 ans sur les « nouveaux pauvres » qui habitent à plus de 30 km des cœurs urbains. Ça deviendra problématique quand les coûts de transport dépasseront leur budget logement. Il est clair qu'on a beaucoup de problèmes à résoudre au cœur de l'agglomération. Mais malgré tout, dans le périmètre dense de la métropole, on se déplace bien. Les express Transisère et le cadencement ferroviaire sont de très bonnes solutions. Mais le bouchon de l'A48 vient du taux d'occupation des véhicules. Par ailleurs Blablacar n'existait pas il y a 5 ans. Mais ça ne marche pas sur les distances domicile-travail.

La situation des parkings-relais

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Pourquoi est-ce si compliqué d'utiliser les parkings-relais ?

Philippe AUGER, EP-SCOT

Les parkings de rabattement de Catane et des Sablons ont été aménagés trop près de la ville pour être utiles. Il y a aujourd'hui des projets vers Voreppe.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

A Catane comme à Athanor, les parkings-relais ont été aménagés après les bouchons. Il aurait fallu les mettre avant.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Il y a un parking-relais qui marche bien au pont-barrage, mais il est presque trop près de l'agglomération.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Nous allons doubler celui de Rives qui marche très bien.

Dominique GRAND, Grenoble à Cœur

(...) Ce que notre association Grenoble à Cœur avait demandé, ce n'est pas de tout interdire, même si on est d'accord pour avoir moins de voitures, mais il faut des solutions complémentaires parmi lesquelles de nouveaux parkings pour desservir les transports en commun que les gens vont prendre. Sachant que par exemple le parking des Grand Sablons près de l'hôpital est plein, les gens doivent aller à Gières. Et donc c'est frustrant depuis deux à trois ans que l'on mette plutôt des obstacles que des solutions. Il y a des

solutions plus simples, c'est notamment une signalétique claire pour se déplacer dans la ville et au moins pour les personnes extérieures à la ville.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Quand on arrive au centre-ville (avec sa carte OÙRA!), ça va, mais il faut 1h15 pour arriver. Il eût fallu commencer à mettre des obstacles à Grenoble (des restrictions viaires), et répondre d'abord au problème de contournement. Quant aux Sablons, ce parking est occupé principalement par les riverains, alors qu'il ne devrait servir qu'aux gens venant de Chambéry. Il n'y a jamais de place et il s'est produit un effet d'opportunité avec la carte famille (supprimée depuis) pour prendre le tram.

Les freins au covoiturage

Catherine TROTIN, Groupe ECF

Lors des assises du covoiturage qui se sont tenues à Lyon la semaine dernière, on soulignait que les difficultés du covoiturage tiennent au manque d'infrastructure et à la crainte de ne pas avoir de solution de recours, c'est-à-dire un « plan B » si le covoiturage ne marche pas. Ce sont des solutions à trouver avec le changement des comportements. Par exemple Chambéry, une solution ambivalente a été trouvée, montrant que les gens utilisaient plus le covoiturage quand il existait une solution de secours donc une moindre crainte de ne pas avoir de retour.

Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Il faut aussi une taille critique. 1000 personnes sur une plateforme de covoiturage, ça commence à marcher.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Des parking-relais de qualité avec des transports de qualité : c'est par exemple la voie réservée aux bus sur l'autoroute. C'est une bonne solution, car une bonne solution est celle qui fait gagner du temps.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

J'ajoute aussi la fiabilité de son horaire d'arrivée.

Thibaud COMBE, étudiant

Pour prendre les transports en commun tous les jours, les parkings-relais sont une bonne idée, il faut mettre en œuvre des moyens pour que ça attire du monde. Le parking à Vif par exemple est très pratique quand on habite mon village. Alors que le parking de Catane est payant. Pour un étudiant la voiture coûte cher et j'ai des amis motorisés qui n'utilisent pas ce parking parce qu'il est payant. Grenoble est très bien desservie par la TAG pour la couronne, Vif et Varcès le sont encore plus depuis cette rentrée.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Les parcs-relais pôles d'échange (à La Buisse, à Moirans) sont à bonne distance de la ville, autour des gares. Ces pôles pourraient être des centres d'activité, avec un espace de coworking. Un point non approfondi est le covoiturage sur courte distance, sur lequel on s'est tous cassé le nez. Le principe est de regrouper tous les intérêts dans un même lieu. Si le covoiturage offre des capacités de déplacement énormes, on a du mal à remplir les voitures sur 15-20 km.

Marie-Pierre FLECHON

Une expérience a été montée en 2010 avec le Vercors (à l'époque, on a fait découvrir les smartphones), puis avec le Grésivaudan, puis entre Bourgoin et Lyon. Mais on a toujours buté sur le problème de sécurité du retour. Le Département a lié sa plateforme à la plateforme Mov'ici, plus dynamique.

(<https://movici.auvergnhonealpes.fr/>).

Sur la Bièvre, un autopartage a été expérimenté avec les lignes de covoiturage Libravoo (<https://libravoo.fr/>). L'application permet aux gens de se rencontrer et une fois qu'ils sont en contact, ils sortent de l'offre.

NB : Libravoo est un programme de fidélité permettant de gagner des points cadeaux à chacun de vos voyages avec la carte OÙRA! Les usagers valident tous leurs trajets quotidiens sur le réseau Transisère et profitent des offres exclusives en cumulant des points cadeaux. L'offre est réservée aux porteurs de la carte OÙRA!.

Catherine TROTIN, Groupe ECF

Le fait de sortir de l'offre une fois le contact établi est l'un des gros freins du covoiturage.

Marie-Pierre FLECHON

Oui, et avec le système de récompense, il faut se déclarer.

Catherine TROTIN, Groupe ECF

Une autre piste consiste à avoir des voies réservées pour le covoiturage.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il y a un projet pour que l'une des trois voies soit réservée au covoiturage entre le péage de Voreppe et la bifurcation. Une étude d'opportunité est en cours pour la mettre ou non sur la DSP.

Des parkings-relais avec quels services ?

Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

(...) Il faut aussi imaginer de la téléformation, dans certaines situations il faut penser au non-déplacement.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Parmi les solutions, il y a aussi le drive pour faire ses courses, pour coupler des déplacements personnels et professionnels.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il n'y pas que le problème du pendulaire étudiant. Et quand on veut faire du télétravail ou du coworking -certaines entreprises ne le veulent pas et certains métiers ne s'y prêtent pas, par exemple les artisans. J'ai discuté avec le créateur d'un espace de coworking à Voiron et j'ai vu se créer un espace de coworking au Tarmac à Inovalée : ça ne marche que si on met ces espaces à côté des gares. On parle aussi beaucoup des tiers-lieux mais je n'ai rien lu qui liste leurs chances de succès. **Lien (attendu de Mme TROTIN mais jamais reçue) vers une étude portant sur les critères de réussite du coworking dans les tiers-lieux. A récupérer ?**

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Concernant les parkings avec services : ces lieux-là doivent aussi offrir des espaces de coworking car certaines entreprises (hormis les entreprises de production) sont prêtes à autoriser le télétravail 1 ou 2 jours par semaine.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Le non-déplacement qui peut nous conduire au coworking ou aux parkings multiservices pour décongestionner le centre urbain, c'est un choix politique, et dans la mesure où ça l'est, y a-t-il un pouvoir, au niveau de l'autorité territoriale, pour favoriser le télétravail ?

Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

L'autre aspect du pendulaire, c'est la vie, les courses, etc... Avec le recours à Amazon, on perd ce qu'apporte le centre urbain, on perd en opportunités de découvertes de choses auxquelles on n'avait pas pensé. Tout le monde doit pouvoir en profiter. Soit on sacrifie ça, soit on les intègre dans les déplacements pendulaires.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Il faut creuser la question du pôle d'échange multimodal éloigné du cœur de l'agglomération mais équipé (ça a marché en de nombreux endroits), avec commerces, pressing, etc...

Francis PILLOT, CitElec

C'est une sorte de conciergerie.

Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Oui, mais une conciergerie avec le choix, où l'on reste travailler parce qu'on a tout à disposition, dans un espace de coworking par exemple, et à cet endroit, il faudrait une connexion avec le covoiturage.

Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

Il faut penser à intégrer la sécurisation des données dans les cahiers des charges des malls de services.

Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Il faudrait aussi pouvoir utiliser les espaces de coworking comme des espaces de formation pour réunir quelques élèves.

Catherine TROTIN, Groupe ECF

Ces lieux pourraient également être utilisés pour la recherche d'emploi.

Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Contrairement aux étudiants fréquentant l'université, mes alternants prennent la voiture dès qu'ils sortent de formation. Il y a là un vrai enjeu. J'ai par exemple une trentaine de jeunes qui viennent de La Mure, mais le PC « covoiturage » que j'ai installé à l'entrée de l'établissement ne marche pas. Il faut une organisation qui permette de mettre en relation facilement les apprentis. L'expérimentation que je propose sera facilitée par les horaires : 8h30-17h30 pour tous les élèves. Ce qui m'intéresse est l'outil de mise en relation. Il existe en fait, c'est Blablacar, mais il n'est pas adapté.

Catherine TROTIN, ECF

Mais Blablalines existe portant... Il faut aller vers les entreprises pour expliquer l'intérêt du télétravail et accompagner ce changement culturel. Le télétravail, beaucoup d'entreprises le refusent et dans le cas d'entreprises de production, c'est impossible à mettre en place. Il en reste cependant beaucoup mais il faut que tous les moyens soient réunis, connexion, etc... Ce sont peut-être des collectifs d'entreprises qui pourraient porter ces tiers-lieux.

Luc SATRE, SEDI

Ce serait proche des parkings-relais.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

L'évolution culturelle des lieux de travail rejoint les apprentissages de nouvelles mobilités.

Thibaud COMBE, étudiant

Le parking-relais, c'est important pour l'étudiant car on ne paye pas le parking tout en ayant la possibilité d'entrer dans le centre-ville. Concernant les lieux pour le télétravail : ils peuvent être intéressants aussi pour les études, pour se retrouver en groupe dans des espaces qui sont dédiés à ça.

Catherine TROTIN, Groupe ECF

L'avantage des tiers-lieux est de réunir différents profils, de permettre la création d'un réseau social qui peut bénéficier aux étudiants comme aux travailleurs indépendants.

Qui porterait les équipements ?

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

On subventionne les parkings-relais mais il y a un problème de taille critique. Quant aux grands malls de services, il faudra pour les construire raisonner en partenariats public-privé.

Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Nous allons lancer des AMI (Appels à Manifestations d'intérêt) pour tous ces sujets : les parkings-relais ; les tiers-lieux, etc. Et sur les mobilités alternatives.

Marie-Pierre FLECHON

L'idée est de croiser des opérateurs privés et publics, et d'avoir une photographie à l'instant t de tous les projets portés.

