

<p style="text-align: center;">Groupe de travail « tarification » n°3 du 25 mai 2016 Atelier n°2 : « quel impact de la tarification sur les usages et les comportements ? » <u>Synthèse</u></p>
--

Conformément à la règle de confidentialité fixée par le groupe de travail, le compte-rendu détaillé de la réunion n'est diffusé qu'aux seuls membres du groupe.

Participation : 28 personnes.

Voir liste de présence ci-jointe.

Ordre du jour :

- les enjeux de la tarification ;
- capacités de stationnement et niveaux de fréquentation ;
- enquêtes origine-destination (résultats partiels) ;
- approche des impacts ;
- le débat.

Voir support de présentation ci-joint.

Le débat : synthèse des avis exprimés lors du tour de table :

- les stratégies d'évitement sont très probables ; leur intensité dépend surtout du niveau de tarification ;
- impacts identifiés :
 - report du stationnement :
 - aux abords des gares concernées par la tarification (dans le rayon de « marche à pied » soit 700 mètres) ;
 - vers les autres gares du Voironnais où le stationnement est gratuit, avec risque de saturation ;
 - possible développement du stationnement anarchique qui pourra générer des difficultés pour les voiries les plus contraintes et imposer aux communes de régler ;
 - utilisation des parkings des surfaces commerciales pouvant contraindre les enseignes à réguler les accès ;
 - ces phénomènes peuvent être amplifiés en cas de perturbation sur le réseau TER (les usagers des petites gares se reportant alors sur les grandes) ;
 - report sur le vélo pour ceux qui le peuvent (rayon « vélo » de 3 km) à condition que les conditions d'accueil des vélos en gare (consignes payantes parfois pleines) et dans les trains (emplacements insuffisants) s'améliorent ;
 - report sur le tout voiture : trajet direct vers l'agglomération avec décalage des horaires de travail et potentiel développement du covoiturage ; à noter que le stationnement gratuit à l'arrivée reste important en dehors du centre-ville de Grenoble ;
 - report sur d'autres TC offrant du stationnement gratuit et pouvant être jugés plus fiables : tram E à partir du Fontanil-Cornillon ou de Saint-Egrève, la ligne 5200, l'Express 1 (dans une moindre mesure compte-tenu de la saturation aux heures de pointe) ;
 - ces deux derniers choix peuvent être privilégiés compte tenu des perturbations récurrentes sur le réseau TER ;
 - à terme, possible impact sur la fréquentation TER et par conséquent sur l'offre TER ;
 - découragement de certains usagers occasionnels qui pour des raisons économiques

pourraient se détourner du train (pour le covoiturage longue distance par exemple) ;

- le covoiturage jusqu'à la gare paraît difficile à mettre en pratique pour les usagers, comparativement à un covoiturage direct jusqu'au lieu de travail ;
- le rabattement en bus vers la gare n'apparaît comme une alternative crédible pour les usagers les plus éloignés ;
- les stratégies d'évitement seront-elles durables ? L'exemple de la gare de l'Arbresle (69) montre que la fréquentation a fortement baissé suite à la mise en tarification du stationnement mais qu'elle remonte à la faveur des renouvellements d'abonnements ;
- question annexe : « faut-il supprimer le parking de la Coste » ?
 - pour les partisans : le parking silo répondra aux besoins, le parking de la Coste deviendra donc inutile ; et le quartier de la Coste n'est pas dimensionné pour recevoir des flux automobiles importants ;
 - pour les opposants : la gare de Moirans est vouée à se développer fortement, en particulier dans la perspective d'un péage urbain en entrée d'agglomération, il faut donc préserver la capacité de stationnement.