

ARTER

paysage | urbanisme | mobilité



Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse

180, rue du Genevois

73000 Chambéry

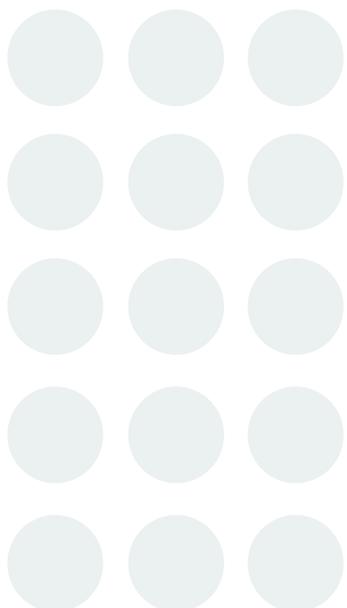
Tél. 09 80 34 81 16

Fax 09 85 34 81 16



contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



Document de travail

Version provisoire du 28/05/2018



**Étude de stationnement sur
le quartier de l'Île Verte**



GRENOBLE



**Phase 1 - Diagnostic
Mai 2018**



Sommaire

Préambule	3
DIAGNOSTIC ///	4
CONTEXTE URBAIN	5
Secteur d'étude	6
Contexte géographique.....	7
Contexte démographique	8
Pôles générateurs de déplacement - Échelle élargie.....	9
Pôles générateurs de déplacement - Secteur d'étude	10
Organisation des circulations motorisées.....	11
STATIONNEMENT	12
Outils de gestion du stationnement.....	13
Outils de gestion du stationnement - Parc Relais Grand-Sablon	14
Demande nécessaire théorique pour les habitants du quartier	15
Organisation de l'offre de stationnement publique	16
Stationnement illustrations.....	17
Enquête de rotation et secteurs d'analyse.....	18
Résultats de l'enquête d'occupation - Offre Publique Jeudi 26 Avril 2018 ..	19
Résultats de l'enquête d'occupation - Offre Privée Jeudi 26 Avril 2018	20
Méthode d'enquête de rotation	21
Les différents types de demande à satisfaire	22
Distinction usagers/usages	23
Résultats Jeudi 26 Avril 2018	24
Variation horaire de l'occupation Jeudi 26 Avril 2018	35
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE INTERVIEW	36
Résultats de l'enquête interview	37
SYNTHÈSE ET ENJEUX	38
Synthèse	39



Un quartier vivant mais grevé par des problématiques de sur-stationnement

L'Île Verte est un quartier situé en bordure nord-est de la commune de Grenoble, au contact de la commune de La Tronche. C'est un quartier dynamique, mêlant habitat résidentiel et activité commerciale locale. Au quotidien, la thématique du stationnement est un point important dans la vie du quartier. En effet, il est régulièrement constaté des situations de saturation de l'offre entraînant des voitures stationnées de manière illicite, parfois sur les trottoirs, engendrant des nuisances (visuelle, sécurité des cheminements piétons...). Conscients de ces difficultés, les élus de la commune, en accord avec l'UQIV, ont mandaté le bureau d'études ARTER afin d'analyser les usages actuels du stationnement et de proposer différentes orientations qui seront soumises à concertation.



Deux axes de travail

Cette étude sera traitée selon deux axes de méthodologie de travail. Le premier consistera en un ensemble de relevés de terrain (enquêtes, analyse du site, organisation du réseau...) ayant pour objectif de recueillir des données techniques permettant d'objectiver la situation actuelle. Le second axe consistera en une prise en compte du ressenti des habitants et acteurs du quartier qui l'expérimentent au quotidien, à travers la réalisation d'entretiens, de réunions publiques et d'un questionnaire diffusé à tous les ménages du quartier.

////////////////////

DIAGNOSTIC

////////////////////



CONTEXTE URBAIN





L'ensemble du quartier est compris dans le secteur d'étude

Sur la carte ci-contre, l'ensemble de l'aire orange correspond au secteur d'étude au sein duquel seront effectuées les enquêtes et relevés de terrain. A l'ouest, le Boulevard du Maréchal Leclerc marque la limite extérieure du secteur d'étude, il ne sera pas pris en compte dans les analyses.

Une nécessaire prise en compte des facteurs extérieurs au quartier

A proximité de l'Île Verte se trouvent d'importantes poches de stationnement et activités rayonnant à l'échelle de l'agglomération (Parkings des Grands Sablon, du musée, Pôle hospitalier de la Tronche...). La prise en compte du fonctionnement de ces ensembles est nécessaire car ils sont susceptibles de créer des effets de bord se développant au sein du quartier.

Contexte géographique



Un quartier à proximité d'axe de liaison intercommunale

Au nord et au sud du quartier se situent des voies de liaison à l'échelle intercommunale. Au nord, la D512 collecte l'ensemble du trafic en provenance du Massif de la Chartreuse et de ses contreforts (Corenc, le Sappey-en-Chartreuse...). Au sud passe la RD1090 en provenance de la vallée du Grésivaudan et sur laquelle vient se connecter l'A41. Ces deux voies collectent l'ensemble du trafic en provenance du Grésivaudan ou du département de la Savoie ayant comme destination l'agglomération grenobloise. Au sein du secteur d'étude passe la D590, voie de liaison inter-quartier.

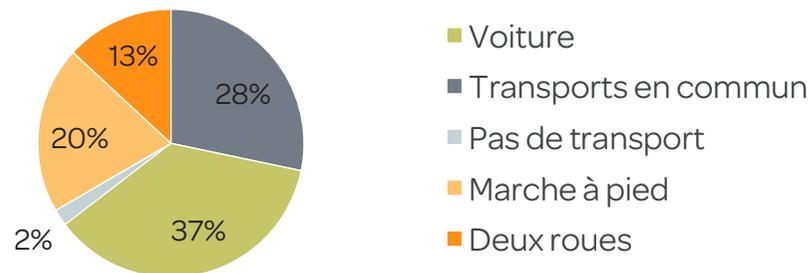
La ligne B du tramway dessert le quartier

L'Île Verte est desservie par la ligne B du Tramway reliant Gières (gare SNCF, campus universitaire...) au quartier de la Presqu'île (gare SNCF, CEA...). La fréquence de passage de la ligne B varie de 10 à 4 min en période de pointe. Depuis l'arrêt Île Verte, il faut en moyenne 21 minutes pour rejoindre l'arrêt Presqu'île et 17 minutes pour rejoindre l'arrêt Plaine des Sports.

Contexte démographique

type de personne de référence du ménage	nombre de ménage	dont ne possédant pas de voiture	dont ayant 1 voiture	dont ayant 2 voitures	dont ayant 3 voitures ou plus
actif ayant un emploi	1779	306	1157	291	24
actif sans emploi	208	57	129	17	5
étudiant	484	280	185	14	4
retraité	781	273	408	91	9

Part modale des actifs résidant dans le quartier de l'île verte pour les déplacements domicile <> travail



3 251 ménages lors du recensement de 2014

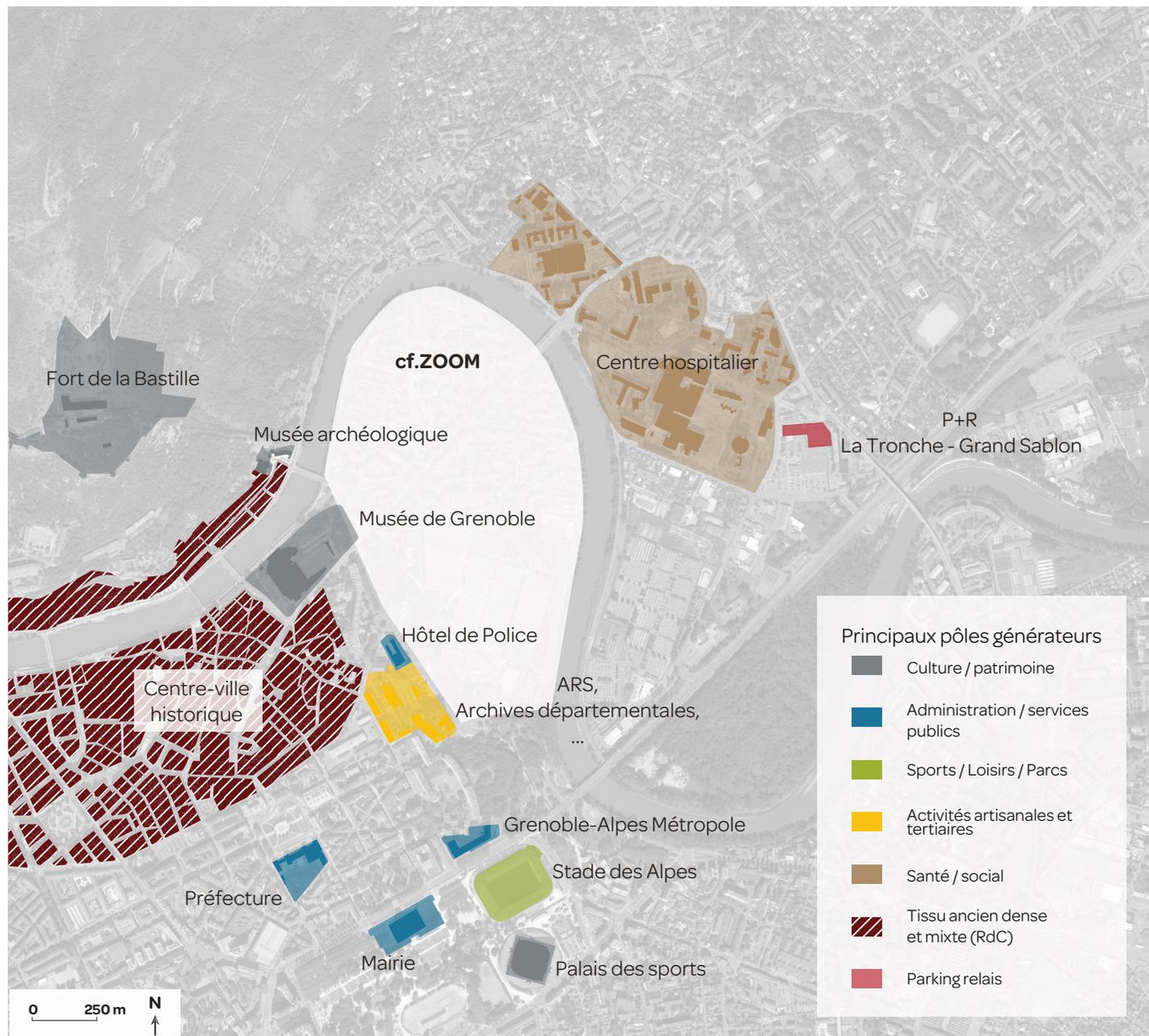
L'analyse des données INSEE issues du recensement de 2014, à l'échelle de l'IRIS, permettent de recueillir différentes informations sur la composition des ménages. Les «Trois tours» ne sont pas comprises dans l'IRIS de l'île Verte. Toutefois, du fait de leur importance dans la dynamique du quartier, il a été fait

le choix de les intégrer en les redistribuant au *pro rata* du nombre de logements (500 logements d'après les données disponibles). Sur les 3 251 ménages recensés, il est recensé 61% d'actifs, 15% d'étudiants et 24% de retraités.

63 % des actifs n'utilisent pas la voiture quotidiennement

37% des actifs utilisent leur voiture pour les déplacements quotidiens domicile-travail tandis que 28% ont recours au transport en commun et 20% à la marche à pied. Il est relevé 2 790 véhicules pour 3 251 ménages, soit un taux de motorisation de 0.86 voiture/ménage (Grenoble : 0.65)

Pôles générateurs de déplacement - Échelle élargie



D'importants pôles générateurs à l'est et ouest du quartier

Le quartier de l'Île Verte est situé à proximité immédiate du centre-ville historique de Grenoble à l'Ouest. L'accès au centre-ville est par ailleurs facilité via le passage du tramway. A l'est du quartier est implanté le Centre Hospitalier Universitaire Grenoble Alpes, principal pôle médical de la métropole.

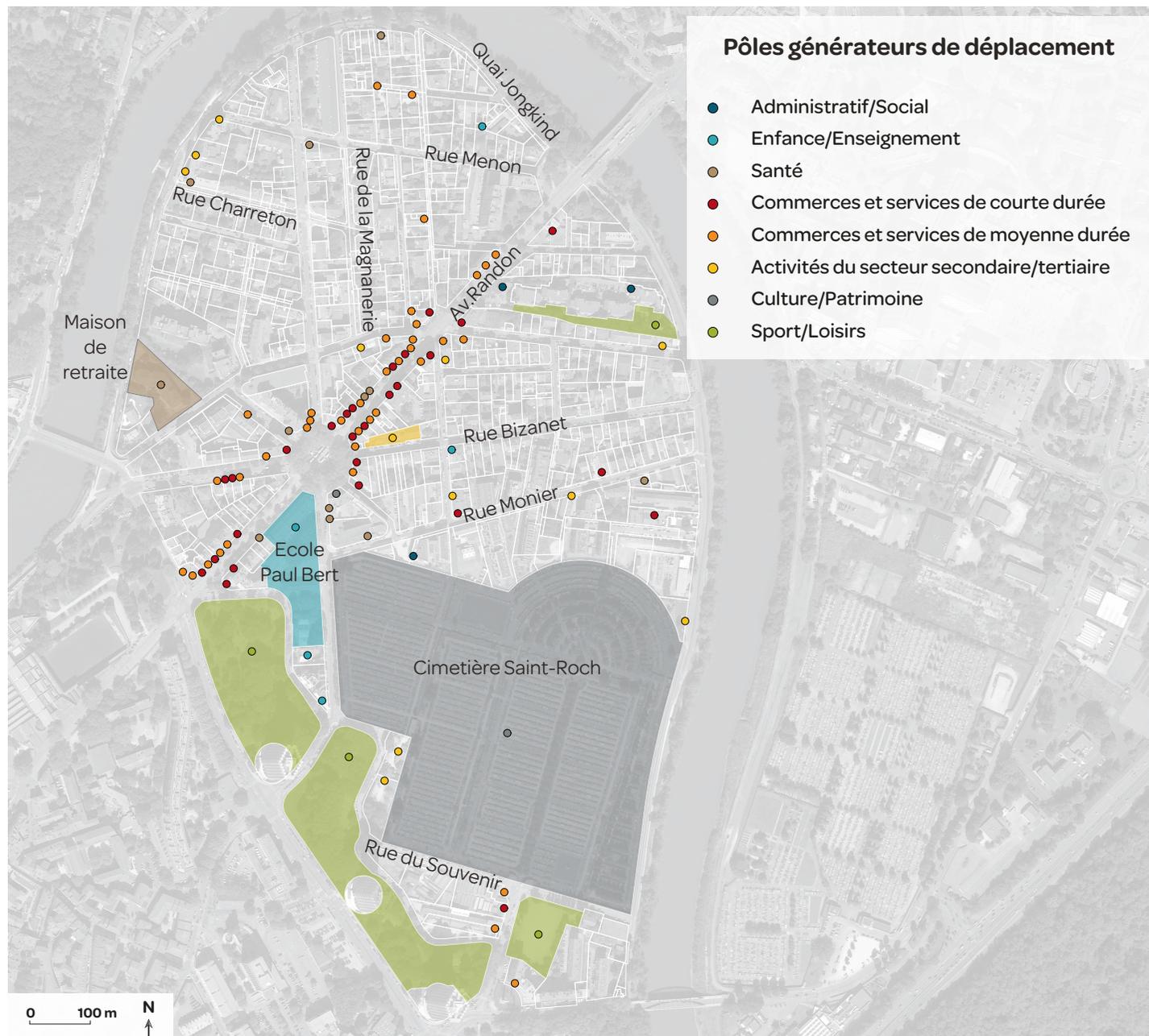
Des pôles générant des flux quotidiens

Jouxtant le quartier, des établissements comme le Musée de Grenoble, l'Hôtel de Police, l'Agence Régionale de Santé,... génèrent des déplacements quotidiens liés au personnel travaillant dans ces établissements mais également aux visiteurs occasionnels se rendant dans ces lieux.

Des établissements susceptibles de générer des pics de fréquentation

Au sud du quartier se situent le Stade des Alpes et le Palais des Sports (respectivement 20 000 et 12 000 places). Lors d'événements particuliers, ces établissements peuvent entraîner des pics de fréquentation importants. Un parking souterrain de 440 places est aménagé sous le Stade des Alpes.

Pôles générateurs de déplacement - Secteur d'étude



Les commerces se concentrent sur l'Avenue du Maréchal Randon

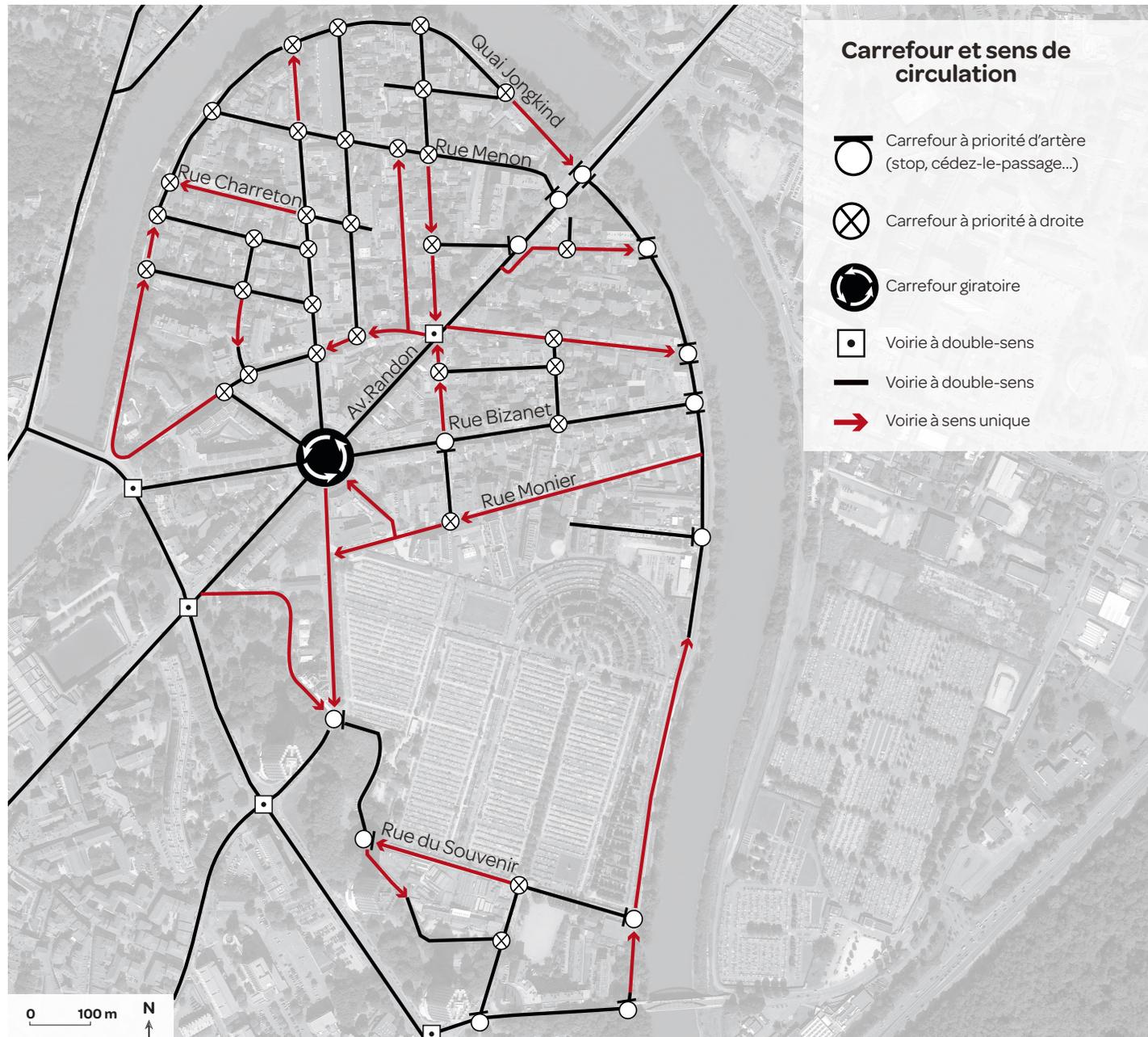
La carte ci-contre présente les pôles générateurs de déplacement, c'est-à-dire l'ensemble des éléments susceptibles d'engendrer des déplacements, qu'ils soient motorisés ou non. Il apparaît que l'Avenue du Maréchal Randon concentre une mixité importante de commerces de courte (< 15mn) et moyenne/longue durée (> 15mn).

Au sud du quartier, le cimetière Saint-Roch et l'école Paul Bert constituent les principaux pôles générateurs de déplacement.

En dehors de l'Avenue Randon, une dispersion des activités

En dehors des éléments cités ci-dessus, les différents pôles générateurs sont répartis sporadiquement au sein des secteurs résidentiels du quartier. Il est relevé de nombreux terrains de pétanque et l'implantation du Club de Pétanque de Grenoble le long du Chemin de Ronde.

Organisation des circulations motorisées



Une organisation des carrefours priorisant l'Avenue du Maréchal Randon

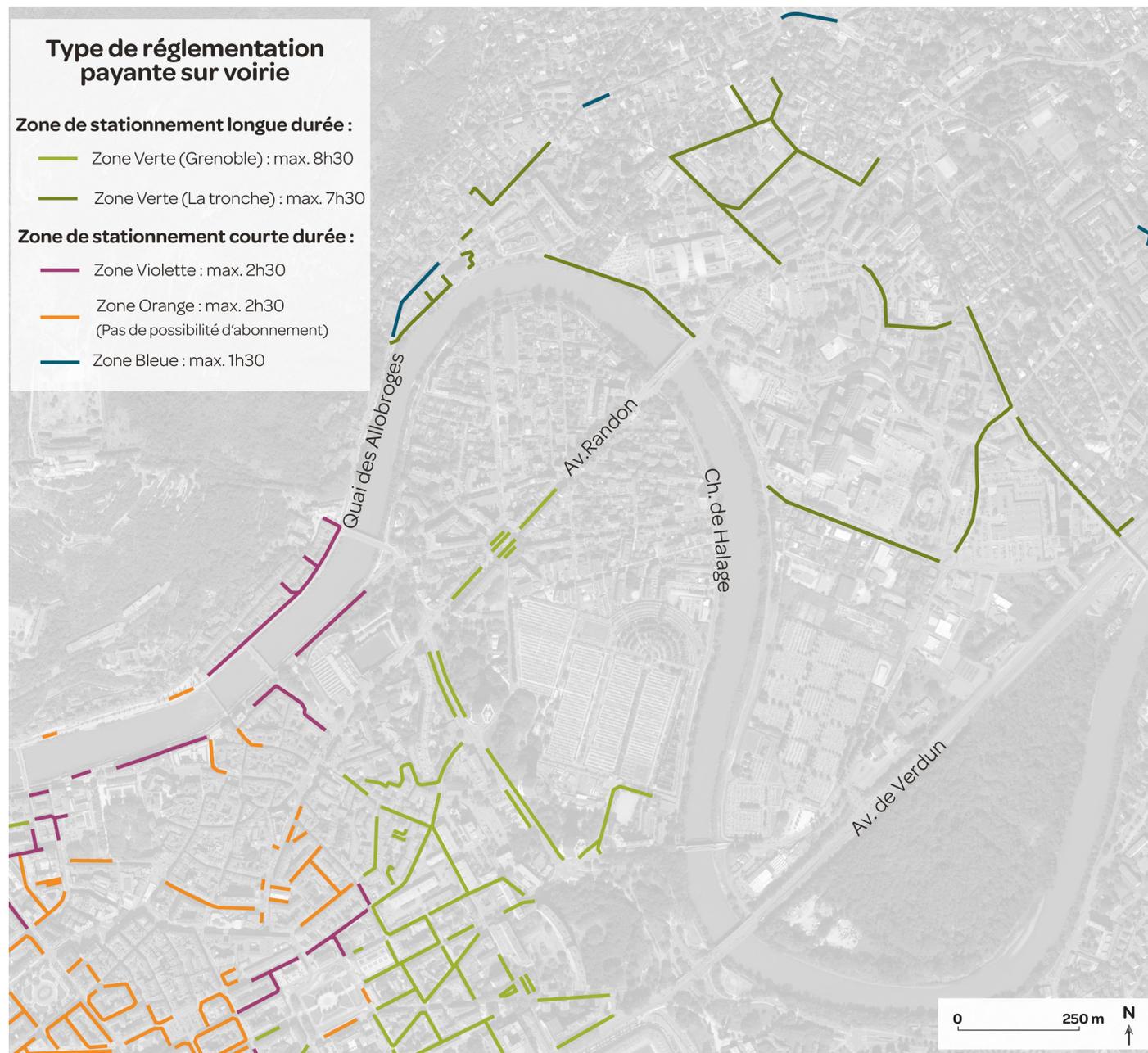
La carte ci-contre présente l'organisation des circulations (sens unique, double-sens...) ainsi que la manière dont sont gérés les carrefours. Un ensemble de cédez-le-passage ainsi que des carrefours à feux permettent à l'Avenue du Maréchal Randon (seule voie permettant de traverser le méandre de part en part) de conserver la priorité et donc un niveau d'écoulement du trafic élevé. En dehors de cet axe, il est essentiellement relevé un recours à la priorité à droite pour gérer la priorité dans les carrefours.

Un réseau maillé proposant différents itinéraires parallèles

L'analyse des sens de circulation fait ressortir une présence marquée des rues à sens unique. Ces derniers semblent être des réponses apportées aux problématiques de foncier étroit (Rue des Fleurs, Rue Ravier Piquet...), de répartition de l'espace public (Rue Blanche Monier, Chemin de Halage,...) ou de besoin de stationnement (section sud de Chemin de Ronde, section sud du Quai Jongkind,...). Globalement, les différents sens uniques du quartier ne constituent pas de boucles de circulation. Ainsi, le maillage dense du réseau associé à l'absence de boucles de circulation permet l'émergence d'une pluralité d'itinéraires pour relier deux points du réseau.

STATIONNEMENT

Outils de gestion du stationnement



3 types de réglementation

Afin de contrôler et gérer le stationnement sur voirie, Grenoble Alpes Métropole a recours à une politique de stationnement payant. 3 types de réglementation existent :

- Zone verte : destinée au stationnement de longue durée. Le tarif est intéressant jusqu'à 8 heures de stationnement consécutif (9.50€ pour 8 heures). Les résidents peuvent stationner dans cette zone avec une vignette (12€/mois).
- Zones violette et orange : destinées au stationnement de courte durée (moins de 2 heures). La distinction entre le violet et l'orange réside dans la possibilité (zone violette) ou l'impossibilité (zone orange) de stationner avec un abonnement résident.
- Les parkings relais permettent de stationner à la journée, moyennant un ticket de transport. Il n'est pas relevé d'abonnements spécifiques réservés aux entreprises/artisans possédant des véhicules de fonction.

Une situation d'enclavement récente

Au sein de l'Île Verte, seule l'Avenue du Maréchal Randon, l'Avenue Saint-Roch et la section est de la rue du Souvenir sont payantes (zone verte). Le quartier apparaît donc comme une enclave de stationnement non payant, situation accentuée avec l'extension, au 1er Janvier 2018, de la zone de stationnement payant sur la commune de La Tronche. Cette situation est susceptible d'engendrer des reports de stationnement des zones anciennement non payantes vers le quartier de l'Île Verte.

Outils de gestion du stationnement - Parc Relais Grand-Sablon

Éléments de base

Capacité théorique 240 places

Occupation & mouvements

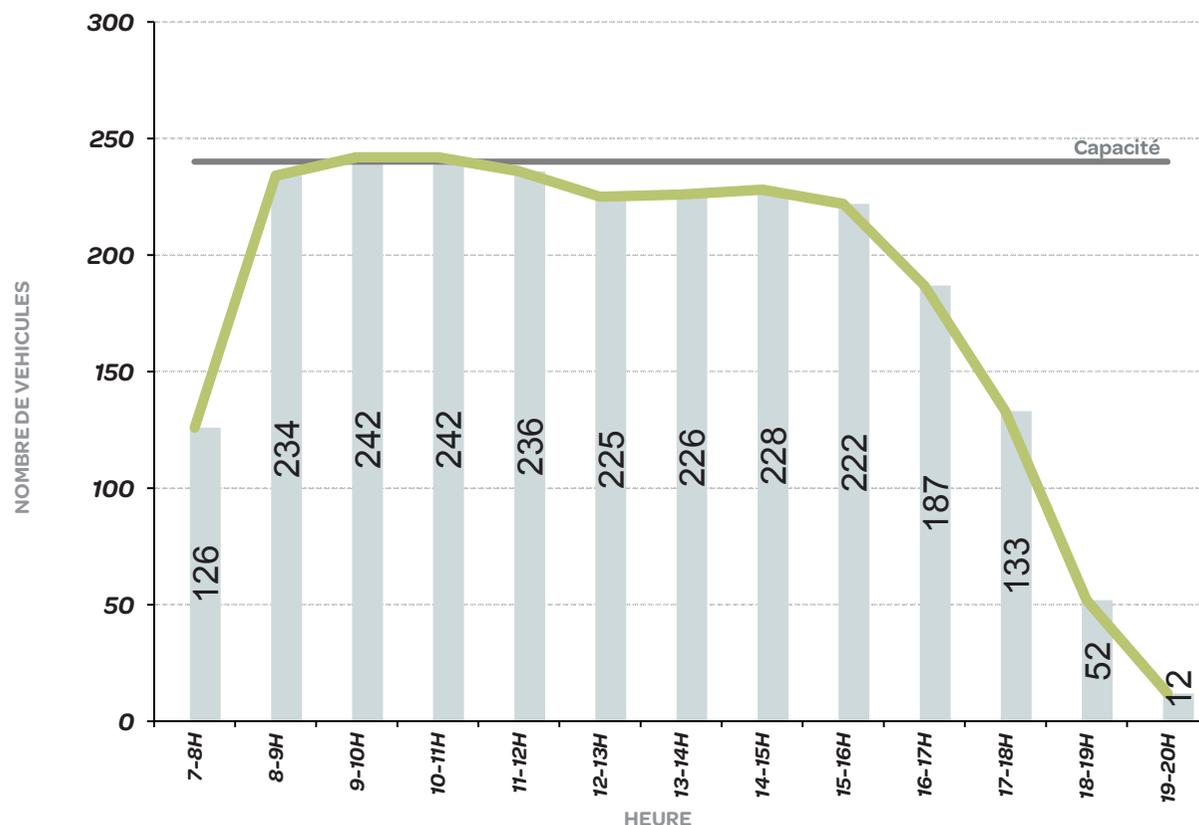
Occupation maximale : 101%
 Occupation moyenne : 76%
 Occupation minimale : 5%

Présence d'un parc-relais à proximité du quartier

A 2 kilomètres du quartier de l'Île Verte est implanté le parking-relais de Grand-Sablon. Ce parking qui possède 240 places a pour objectif de capter les usagers (actifs, visiteurs...) en entrée de ville afin qu'ils accèdent au centre *via* les transports en commun (passage de la ligne B du tramway à proximité). La sortie du parking s'effectue sur présentation d'un ticket de transport validé depuis moins d'une heure.

Un parking saturé à partir de 9h00

Le graphique ci-contre présente l'évolution de l'occupation du parking Grand-Sablon (enquête SORMEA réalisée le mardi 14 Novembre 2017). Il apparaît que le parking atteint très rapidement sa limite de saturation. Dès 9h00 il n'y a plus de place disponible. Ce pic correspond à la période d'arrivée des actifs effectuant leur trajet domicile-travail. Une enquête interview menée en parallèle des comptages confirme ce phénomène : 87% des usagers interrogés entre 7h30 et 8h30 ont pour motif de déplacement l'accès au travail.



— Véhicules en stationnement

Demande nécessaire théorique pour les habitants du quartier

type de personne de référence du ménage	nombre de ménage	dont ne possédant pas de voiture	dont ayant 1 voiture	dont ayant 2 voitures	dont ayant 3 voitures ou plus	Dont possédant au moins une place de parking privé	Nombre maximal de véhicule se stationnant en-dehors d'une place associé au ménage
actif ayant un emploi	1779	306	1157	291	24	651	1160
actif sans emploi	208	57	129	17	5	48	130
étudiant	484	280	185	14	4	47	179
retraité	781	273	408	91	9	395	223

Nombre de véhicules appartenant aux ménages du quartier (Donnée INSEE)	2 800
Offre de stationnement privée (Donnée de la taxe foncière)	2 100
Déficit de l'offre privée	700

2 800 véhicules appartenant aux résidents selon l'INSEE

Les données issues du recensement de 2014 établissent à 2 800 le nombre de véhicule détenu par les résidents du quartier. Lors du recensement, les ménages indiquent aussi s'ils possèdent au moins une place de stationnement. A cette question, 1 141 ménages ont répondu par l'affirmative. Toutefois cette donnée n'est pas suffisamment précise pour être exploitable (un ménage peut posséder plusieurs places de stationnement). Aussi, la connaissance de l'offre privée doit être obtenue à travers le recours à d'autres bases de données.

Données anonymisées de la taxe foncière

Les données recueillies dans le cadre de l'élaboration de la taxe foncière permettent une connaissance plus fine de l'offre privée, qu'elle soit souterraine ou en surface. Ces données sont anonymes dans un souci de discrétion envers les propriétaires fonciers. D'après ces données, à l'échelle du quartier de l'Île Verte, il est recensé 2 100 places de stationnement privé.

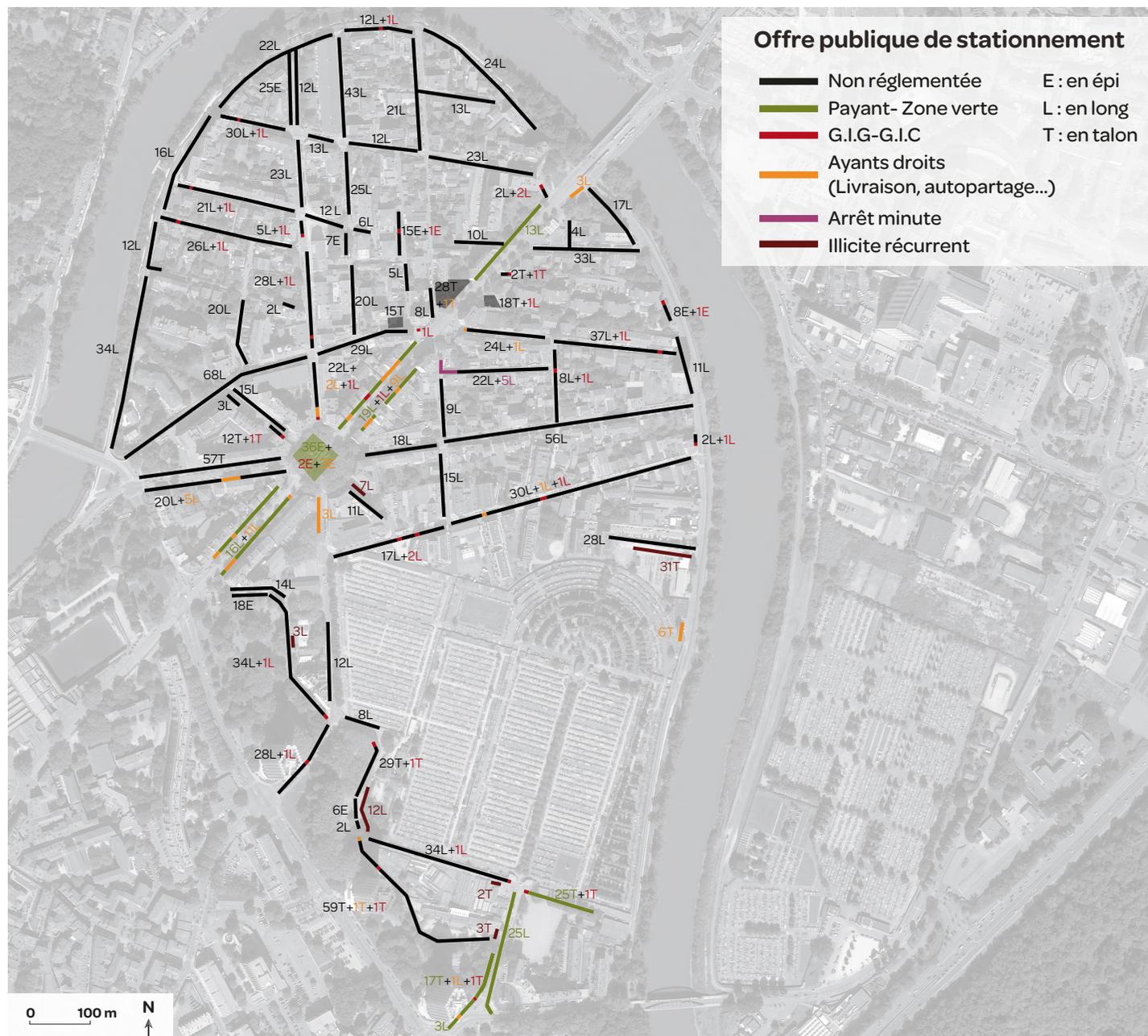
Calcul du déficit de l'offre privée par rapport au taux de motorisation des ménages

La demande nocturne est la demande de stationnement relative aux résidents et usagers des activités nocturnes (spectacle, restauration...). Le calcul du déficit de l'offre privée s'obtient en soustrayant au nombre de véhicule détenu par les ménages, l'offre de stationnement privée, soit :

- Nombre de véhicule détenu par les résidents du secteur d'étude : 2 800 véhicules
- Offre de stationnement privée : 2 100 places

Théoriquement, la demande nocturne résidentielle s'élève donc à 700 véhicules stationnant sur la voirie.

Organisation de l'offre de stationnement publique



1725 places publiques relevées

La carte ci-contre présente le relevé des places de stationnement publiques sur voirie, à l'échelle du secteur d'étude. Il a été relevé :

- 1 430 places non-réglementées.
- 154 places payantes réglementées en zone verte (stationnement de longue durée).
- 47 places réservées aux ayants-droits (livraisons, transport de fond...). Le long et à proximité du Boulevard Randon, ces places autorisent un stationnement de courte durée limité à 20 minutes.
- 31 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite.
- 5 places arrêt-minute.
- 58 places illicites occupées de manière récurrente (Chemin de Ronde, rue Giroton...).

Une offre de stationnement lisible

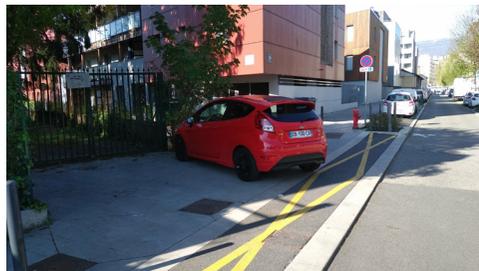
La présence d'une signalétique régulière (indiquant le côté de stationnement autorisé) ainsi que la matérialisation au sol (peinture) des bandes de stationnement permettent une lisibilité aisée de l'offre. Ponctuellement la lisibilité de l'offre est rendue difficile du fait de la forme prise par le stationnement (à cheval ou complètement sur le trottoir). Aussi, à ces quelques exceptions près, le stationnement illicite ne peut pas être attribué à une offre de stationnement illisible.

Stationnement | illustrations

Poches de stationnement non-réglées/payantes



Situation de stationnement illicite ponctuel



Stationnement illicite récurrent



Poches de stationnement privées

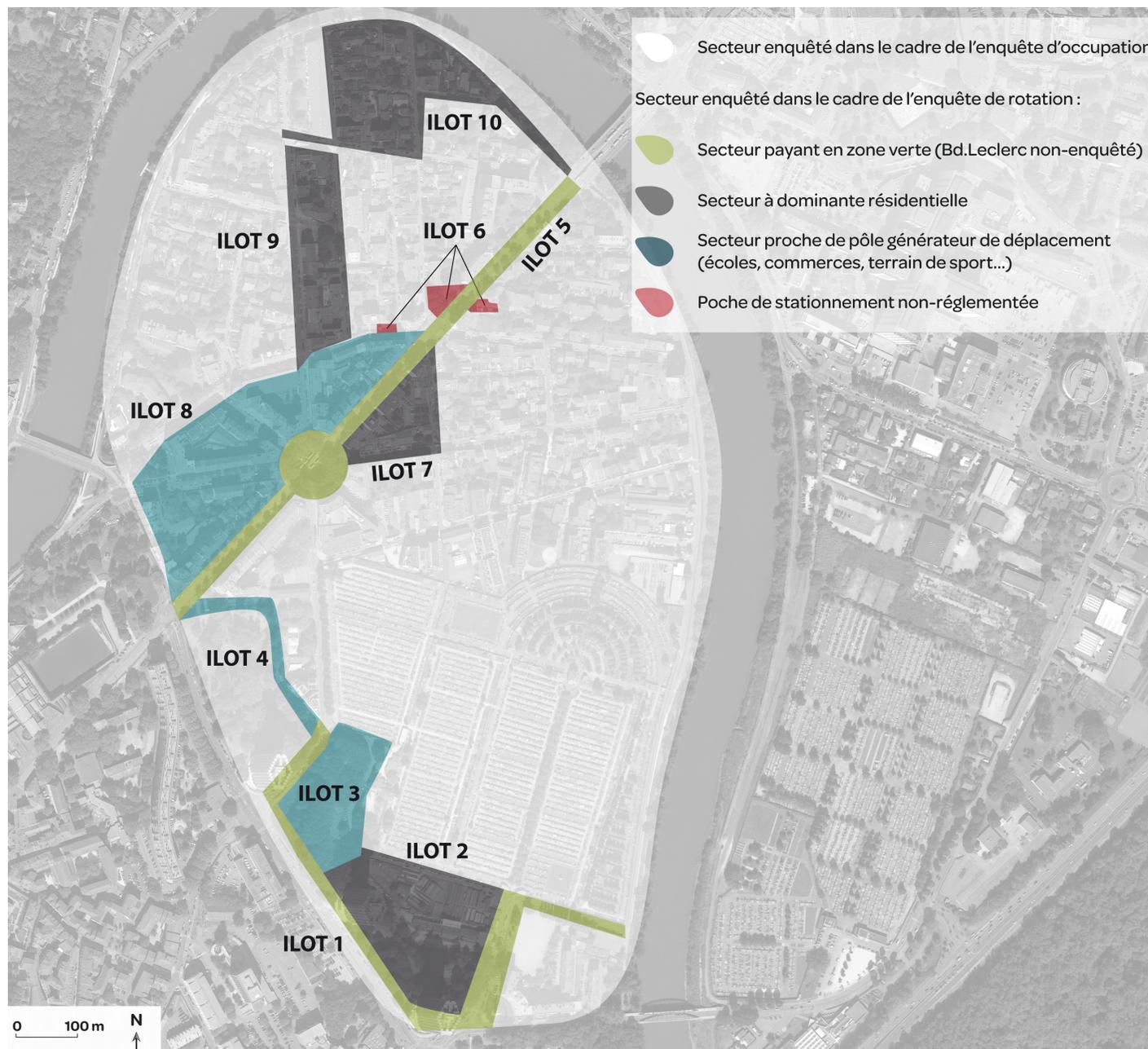


CONTEXTE URBAIN

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

Enquête de rotation et secteurs d'analyse



Plusieurs enquêtes effectuées le Jeudi 29 Avril 2018, de 6h00 à 21h00

Afin de disposer de données précises sur la demande satisfaite de stationnement, des enquêtes ont été réalisées le jeudi 29 avril 2018. La date a été sélectionnée de manière à réaliser les enquêtes un jour représentatif du fonctionnement habituel du quartier. Il n'a pas été relevé d'événements inhabituels (grèves, manifestation...) le jour de l'enquête, hormis des travaux sur la Rue Mortillet. Les enquêtes ont débuté à 6h00 du matin et se sont terminées à 21h00.

Réalisation d'une enquête de rotation sur 974 places de stationnement

La première enquête réalisée est une enquête de rotation (voir explication dans les pages suivantes). Cette enquête a été réalisée sur 974 places de stationnement, soit 54% de l'offre de stationnement publique sur voirie. L'échantillonnage a été réalisé de manière à obtenir une représentativité de la diversité du quartier (secteur résidentiel, de commerce, payant...).

Réalisation d'une enquête d'occupation

En parallèle de l'enquête de rotation a été effectuée une enquête d'occupation qui consiste à relever toutes les heures le nombre de véhicules en stationnement. Cette enquête a été réalisée sur l'offre publique non-enquêtée par l'enquête de rotation ainsi que sur l'offre privée en surface accessible (412 places).

Résultats de l'enquête d'occupation - Offre Publique | Jeudi 26 Avril 2018

Éléments de base

Capacité théorique 1725 places

Occupation & mouvements

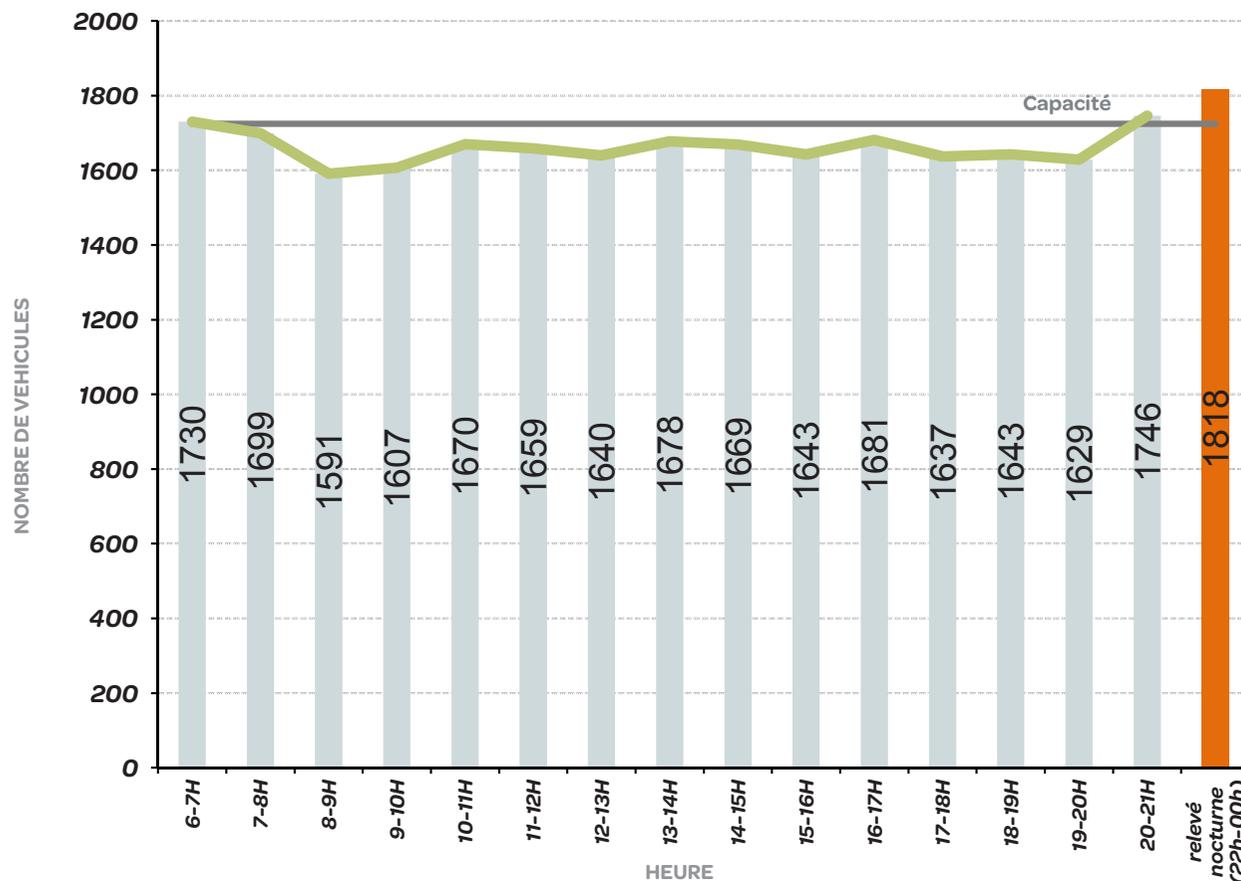
Occupation maximale : 105%
 Occupation moyenne : 97%
 Occupation minimale : 92%

97% d'occupation moyenne

Le graphique ci-contre présente les résultats de l'enquête d'occupation, à l'échelle du secteur d'étude, pour l'ensemble de l'offre publique sur voirie. Globalement l'offre a toujours été proche du seuil de saturation avec une occupation minimale de 92% et moyenne de 97%

Une saturation de l'offre le matin et en soirée

Le matin et le soir (demande nocturne) il est constaté une saturation de l'offre de stationnement. L'offre commence à saturer à partir de 20h et le relevé nocturne permet de mettre en avant une progression de cette saturation au fur et à mesure de la soirée. Le pic d'occupation maximum a été observé lors du relevé nocturne avec 1818 véhicules comptabilisés soit une occupation de 105%.



Résultats de l'enquête d'occupation - Offre Privée | Jeudi 26 Avril 2018

Éléments de base

Capacité théorique 400 places

Occupation & mouvements

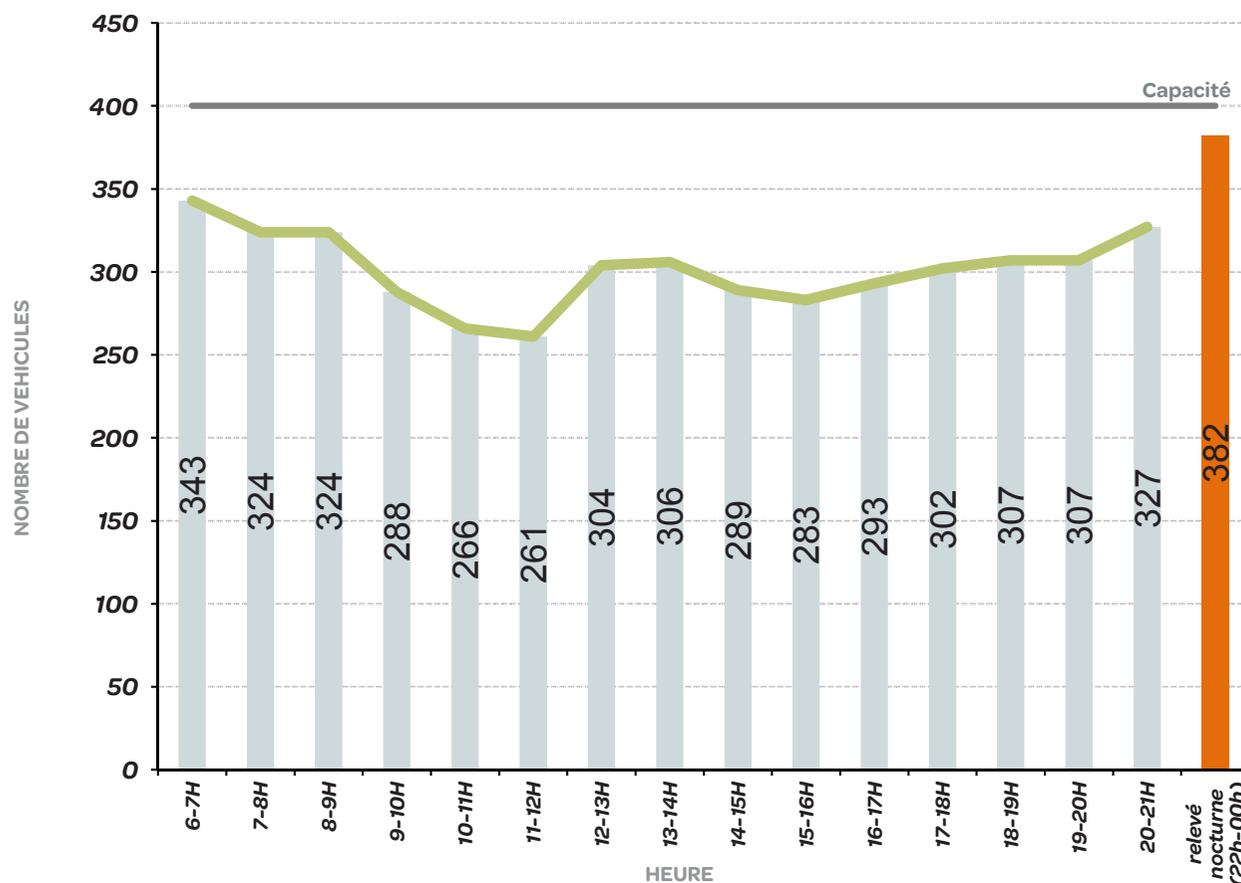
Occupation maximale : 96%
 Occupation moyenne : 77%
 Occupation minimale : 65%

77% d'occupation moyenne

Le graphique ci-contre présente les résultats de l'enquête d'occupation, à l'échelle du secteur d'étude, pour l'ensemble de l'offre privée accessible. L'occupation moyenne est de 77% soit une occupation inférieure à celle observée dans le cadre de l'offre publique.

Une offre non saturée qui atteint ses pics de fréquentation le matin et le soir

L'occupation maximale a été observée lors du relevé nocturne et elle s'élève à 96%, soit une situation proche de la saturation, sans l'être pour autant. Les périodes de la journée les plus chargées sont observées le matin et le soir, ce qui est conforme aux logiques de fonctionnement résidentiel (actifs partant le matin et rentrant le soir). Il est observé une différence de 40 véhicules entre le relevé nocturne et le relevé de 6h00 du matin. Cette variation est à mettre en relation avec la saturation de l'offre publique le soir qui peut entraîner de potentiel report sur l'offre privée (usagers restant stationnés la soirée et se garant sur les parkings privés du fait de la saturation de l'offre publique). La présence de nombreux parkings à l'accès contrôlé (badge et barrière) montre une volonté de lutter contre le stationnement des usagers extérieurs aux logements.



Méthode d'enquête de rotation

L'enquête de rotation consiste au relevé des plaques minéralogiques (2, 3 ou 4 premiers chiffres) de tous les véhicules légers en stationnement dans le secteur d'enquête de 6h00 à 21h00 sur la pas de mesure de l'heure (15 relevés).

Le dépouillement des données recueillies permet de mettre en évidence l'occupation (nombre de véhicules présents à chaque heure) et les durées de stationnement des usagers. Des durées de stationnement peuvent être déduites des motifs de déplacements (illustration ci-contre).

Lors de l'enquête, les véhicules en situation de stationnement illégitime spatial (sur place PMR sans le macaron, en dehors des cases de stationnement, sur des passages piétons...) ont été relevés.

Les usagers de **moyenne durée** : ils stationnent durant 2 à 4 heures.

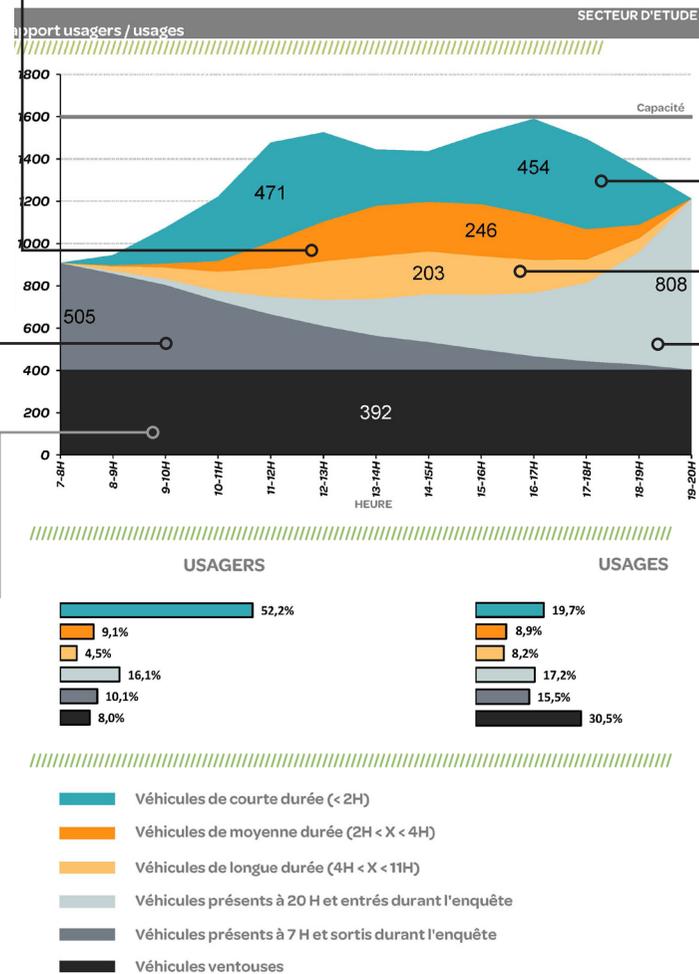
- Pendulaires rentrant chez eux le midi (horaire : 9h-12h / 14h-17h par exemple).
- Visiteurs des commerces et services de longue durée (coiffeur, médecin, ...).
- >...

Les **présents à 6h00** : ils sont présents au début de l'enquête et partent durant l'enquête.

- Résidents (ou usagers des hôtels éventuels,...) quittant le domicile en journée.
- >...

Les **véhicules ventouses** : ils sont présents toute la journée à la même place.

- Résidents inactifs (retraités, personne en congés, chômeurs,...)
- Automobilistes occasionnels (deuxième voiture d'un foyer, ...).
- Usager extérieur au quartier stationnant sa voiture dans un secteur non-payant
- >...



Les usagers de **courte durée** : ils stationnent durant moins de 2 heures.

- Clients des commerces et services.
- Livraisons.
- Dépose aux écoles
- Actifs (commerciaux,...).
- >...

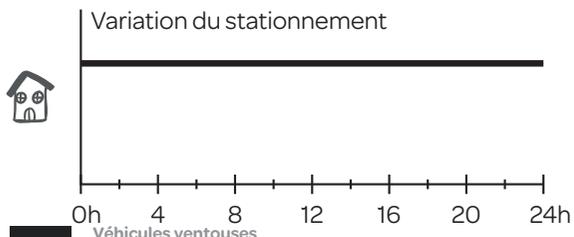
Les usagers de **longue durée** : ils stationnent durant 4 à 13 heures.

- Usagers travaillant à la journée et ne se déplaçant pas le midi.
- Usage de type «parking + tram»
- >...

Les **présents à 21h00** : ils sont arrivés durant l'enquête et sont encore présents à la fin.

- > Résidents et leurs visiteurs.
- > Clients des commerces et équipements à l'activité nocturne (bar, restaurants, salle associative...).
- >...

Les différents types de demande à satisfaire

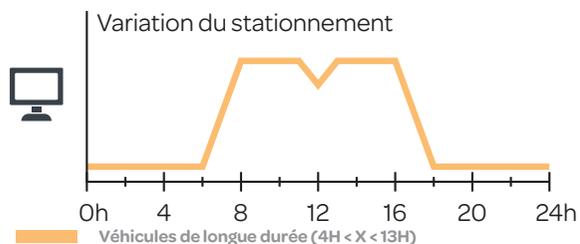
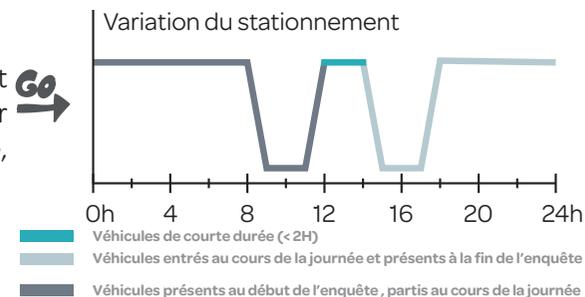


Résidentiel

L'utilisateur est un résident n'utilisant pas sa voiture au quotidien. L'offre de stationnement ne connaîtra pas de variation (véhicules ventouses).

Résidentiel dynamique

L'utilisateur est un résident utilisant sa voiture plusieurs fois par jour (dépose des enfants à l'école, trajet domicile-travail...).

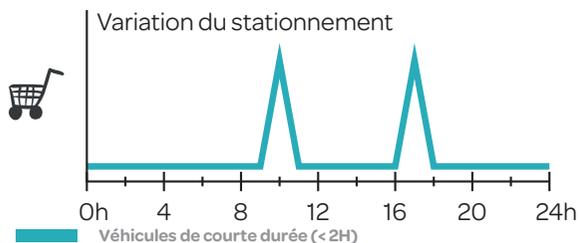
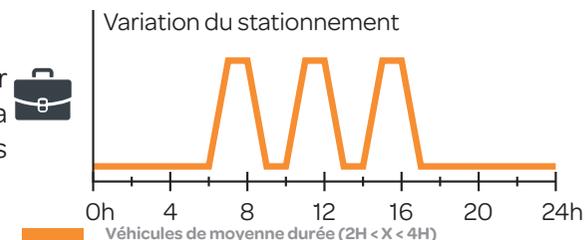


Actif fixe (travail en bureau)

L'utilisateur vient travailler le matin et repart le soir d'où une faible variation. Des variations peuvent également être observées lors de la pause méridienne.

Actif dynamique

L'actif est amené à se déplacer plusieurs fois au cours de la journée (VRP, artisans...). Les variations sont donc nombreuses.

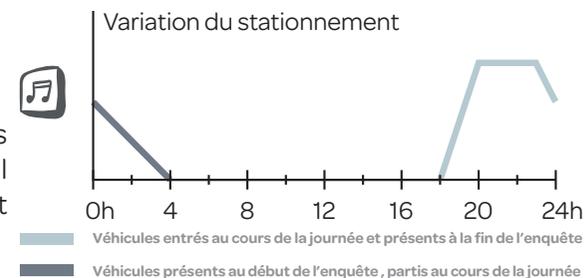


Client/visiteur

L'utilisateur stationne pour accéder aux commerces/services. Il stationne généralement pour une durée inférieure à 2h.

Client/visiteur nocturne

L'utilisateur se rend à des activités nocturnes (bar, concerts...). Il arrive en début de soirée et repart dans la nuit.



Distinction usagers/usages

Le pourcentage d'USAGERS précise la part relative de chaque catégorie d'usager (courte, moyenne, longue durée, ventouses et présents à 6h00 et 21h00).

Le pourcentage d'USAGES précise la part de chaque catégorie dans la consommation effective de l'offre.

L'offre consommée de stationnement est entendue en heures X places. Dans l'exemple ci-contre, si la durée de l'enquête est de 13 heures l'offre est donc de 26 heures X places.

Sur l'exemple ci-contre, la place de gauche a été utilisée par 13 usagers de courte durée au cours de l'enquête. La place de droite a été utilisée par le même usager (un véhicule ventouse) durant toute la période de l'enquête.

Ainsi les usagers de courte durée représentent 93% des usagers vus, mais il n'ont fait usage que de 50% de l'offre (13 heures X places). A l'inverse le véhicule ventouse représente 7% des usagers (1/14). Ce véhicule a également consommé 50% des heures X places consommées (13).

Plus la part des usagers de courte durée est élevée, plus le taux de rotation est élevé (nombre moyen d'usagers à utiliser une même place durant l'enquête).

Il est observé 3 taux de rotation complémentaires :

- Rotation/à la capacité : à observer lorsque l'occupation est élevée (proche de 100%).
- Rotation/ à l'occupation maximale : à observer lorsque l'occupation maximale dépasse significativement et/ou régulièrement 100%
- Rotation / à l'occupation moyenne : à observer lorsque l'occupation maximale est faible.



USAGERS

USAGES



Véhicules de courte durée (< 2H)

Véhicules ventouses

Résultats | Jeudi 26 Avril 2018

Ensemble du secteur d'étude

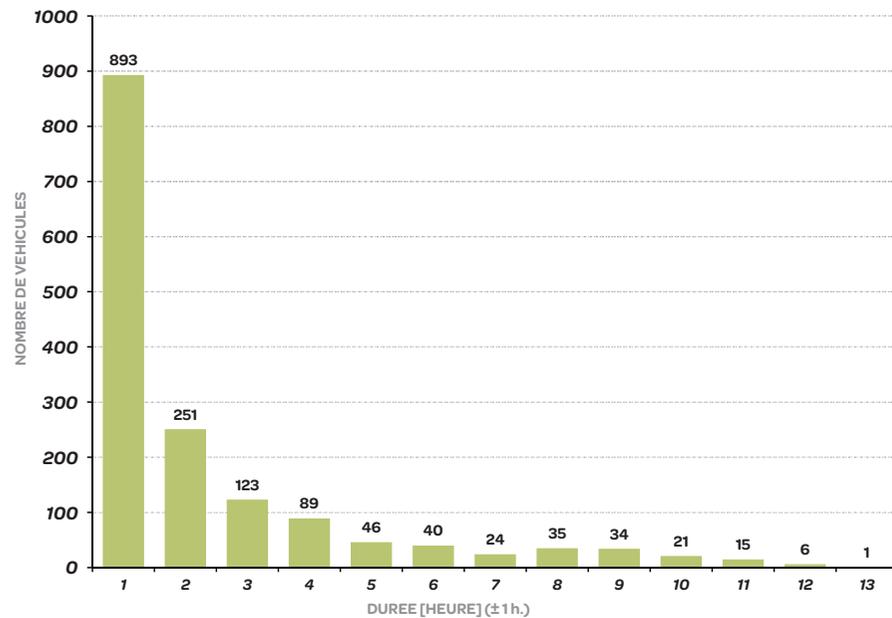
Eléments de base

Capacité théorique	974	places	
Véhicules vus	3192	dont	327 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	99%
Occupation moyenne :	94%
Occupation minimale :	88%

Durées de stationnement



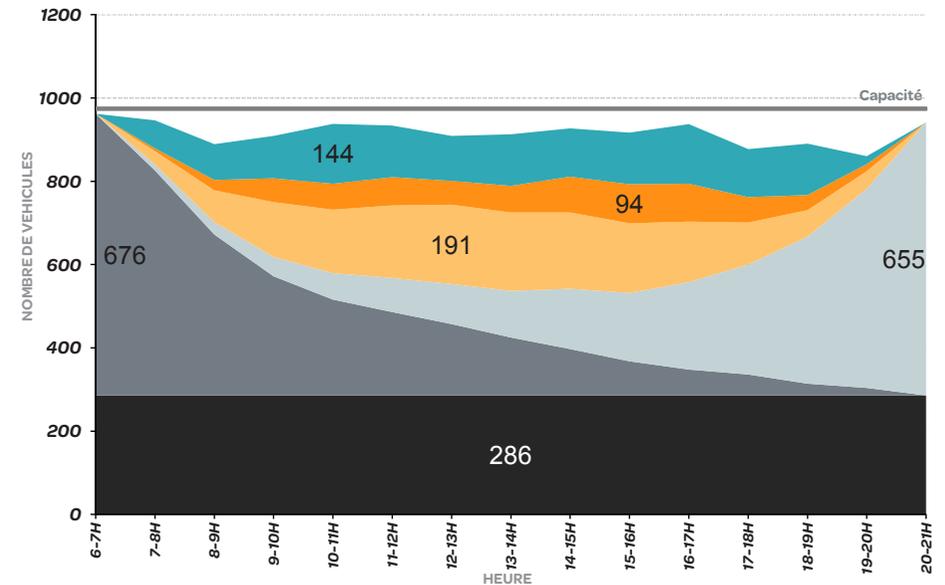
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

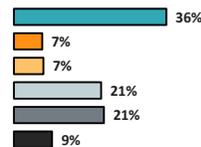
Par rapport à la capacité théorique :	3,3
Par rapport à l'occupation maximale :	3,3
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,5

- Sur les 974 places enquêtées, il a été vu 3 192 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 327 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 10%.
- Il n'est pas relevé de pic de fréquentation marqué, l'occupation variant entre 860 et 962 véhicules soit une occupation minimale de 88% et une réserve de 12 places au moment le plus tendu.
- L'offre consommée a été utilisée à 72% par des usages de type «résidentiels» (Ventouse, présents à 6h00 et présents à 21h00).

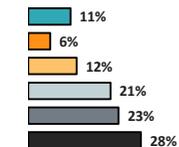
Rapport usagers / usages



USAGERS



USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

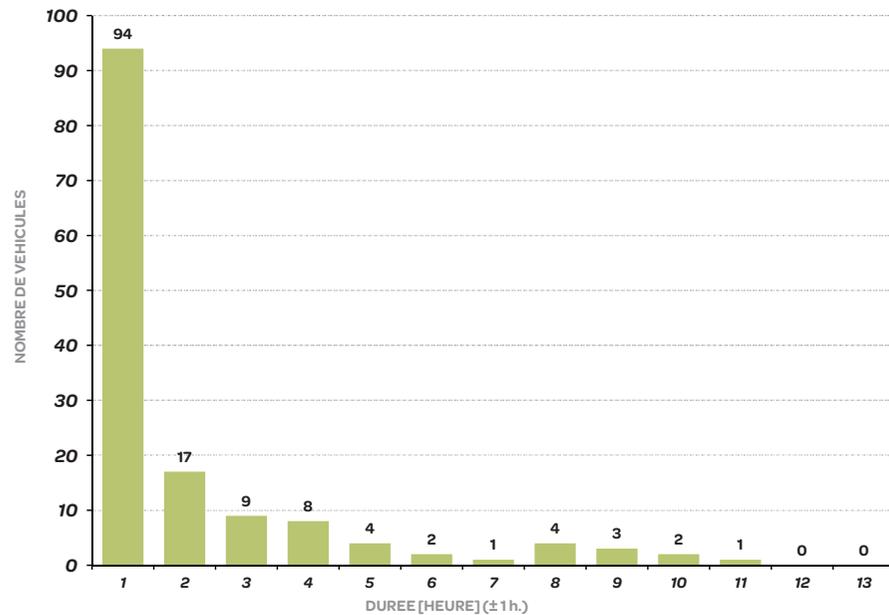
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 1 - Secteur payant (zone verte)



Eléments de base			
Capacité théorique	105	places	
Véhicules vus	295	dont	18 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	85%		
Occupation moyenne :	63%		
Occupation minimale :	53%		

Durées de stationnement



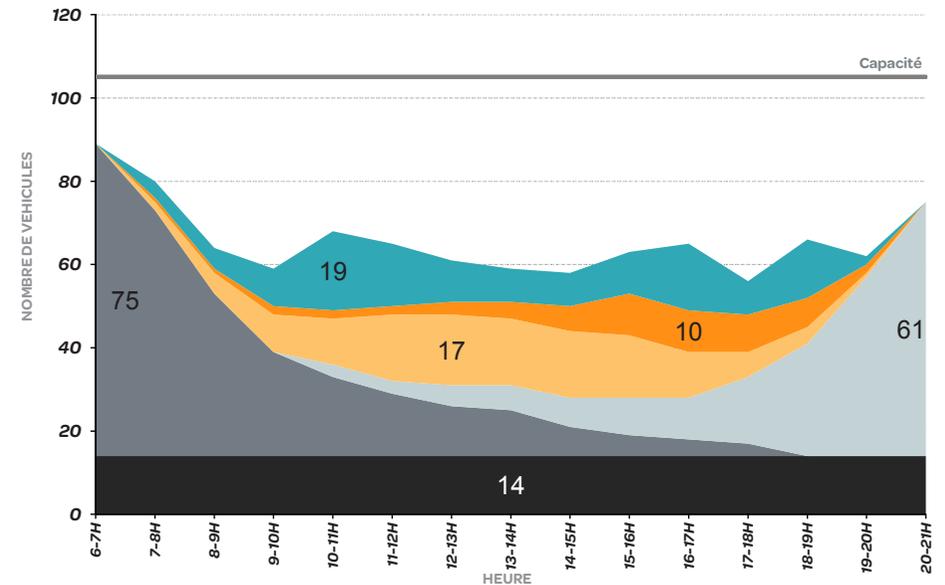
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

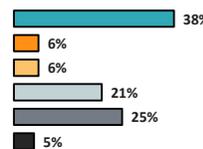
Par rapport à la capacité théorique : 2,8
 Par rapport à l'occupation maximale : 3,3
 Par rapport à l'occupation moyenne : 4,5

- Sur les 105 places enquêtées, il a été vu 295 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 6h00 à 7h00 avec 89 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 16 places.
- Les usagers de courte durée représentent 38% des usagers, ils ont utilisé 13% de l'offre consommée. En comparaison les véhicules ventouses représentent 5% des usagers et ont utilisé 19% de l'offre consommée.

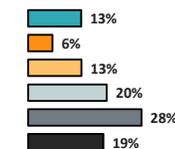
Rapport usagers / usages



USAGERS



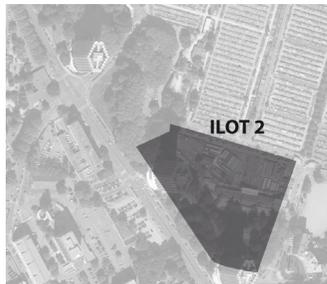
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

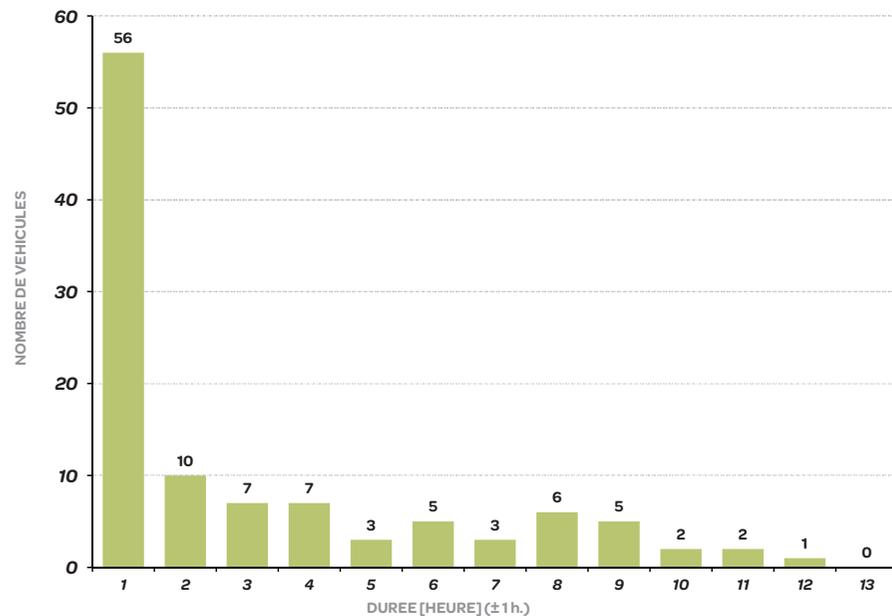
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 2 - Secteur résidentiel



Eléments de base			
Capacité théorique	98	places	
Véhicules vus	249	dont	11 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	98%		
Occupation moyenne :	94%		
Occupation minimale :	86%		

Durées de stationnement



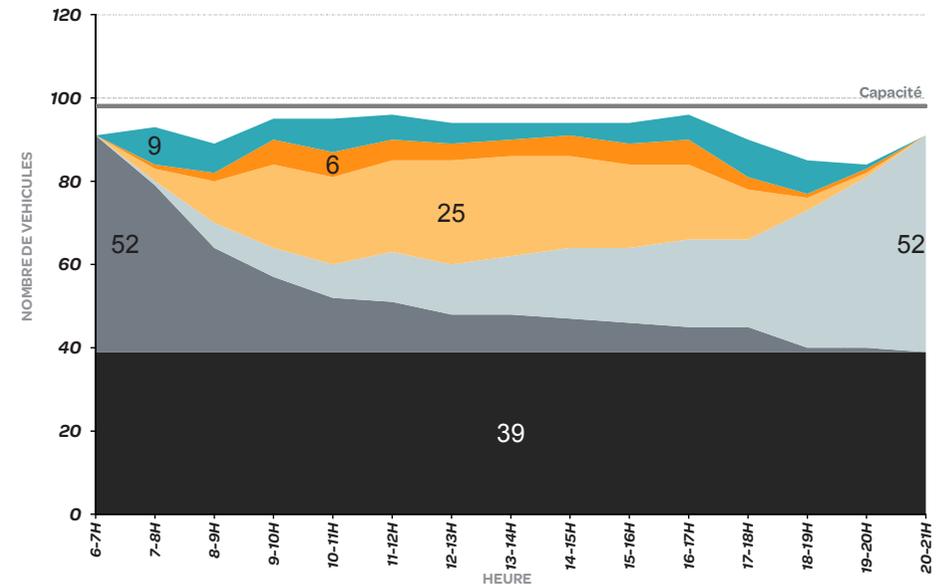
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

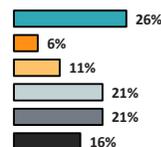
Par rapport à la capacité théorique :	2,5
Par rapport à l'occupation maximale :	2,6
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,7

- Sur les 98 places enquêtées, il a été vu 249 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 16h00 à 17h00 avec 96 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 2 places. Globalement l'occupation a peu varié au cours de la journée et est restée à la limite de la saturation.
- 39 véhicules ventouses ont été relevés soit 39% de l'offre utilisée le jour de l'enquête.

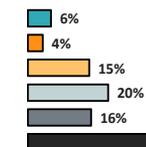
Rapport usagers / usages



USAGERS



USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

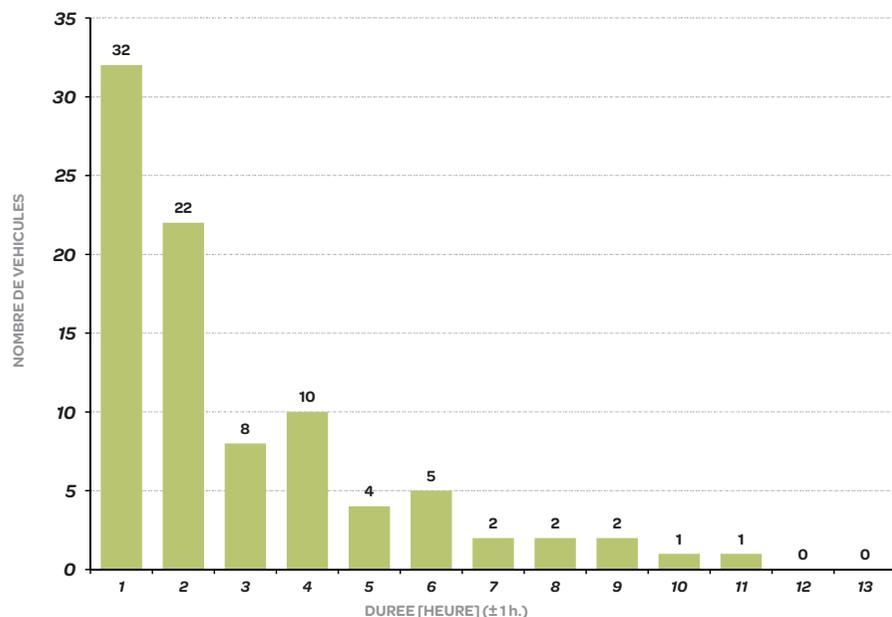
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 5 - Secteur jouxtant les terrains de pétanque



Eléments de base			
Capacité théorique	58	places	
Véhicules vus	183	dont	64 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	112%		
Occupation moyenne :	99%		
Occupation minimale :	86%		

Durées de stationnement



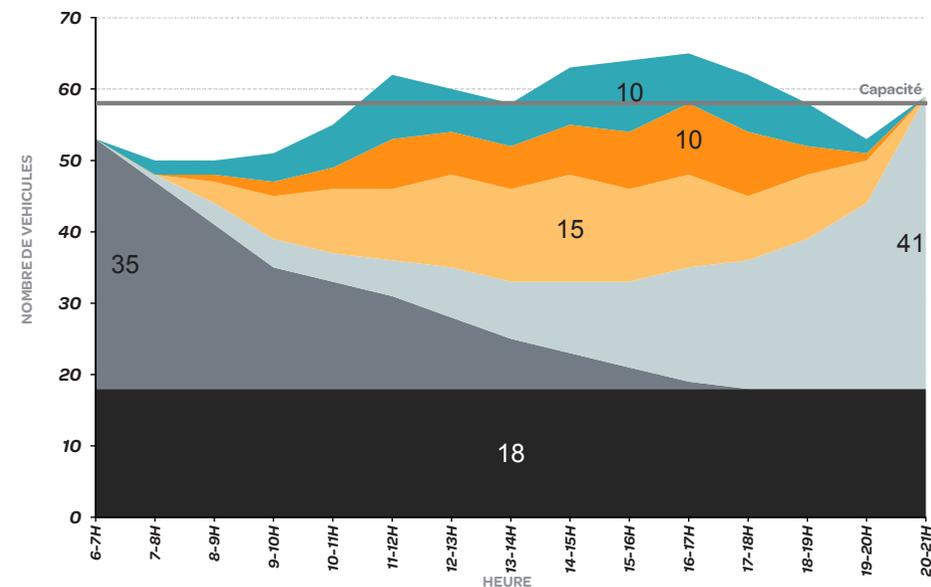
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

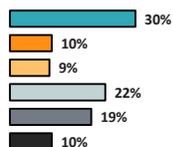
Par rapport à la capacité théorique :	3,2
Par rapport à l'occupation maximale :	2,8
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,2

- Sur les 58 places enquêtées, il a été vu 183 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 64 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 35%.
- L'offre de stationnement a été saturée de 11h00 à 18h00 avec une occupation maximale relevée de 16h00 à 17h00 avec 65 véhicules présents, soit un taux d'occupation de 112%.
- Les usages de type résidentiel représentent 68% de l'offre consommée.
- Les usagers de courte durée représentent 30% du total des usagers, ils ont utilisé 6% de l'offre consommée.

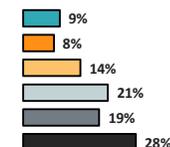
Rapport usagers / usages



USAGERS



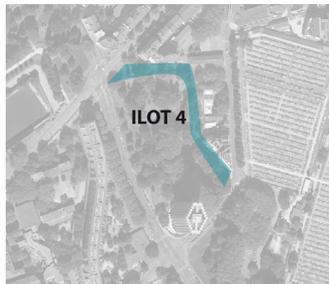
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

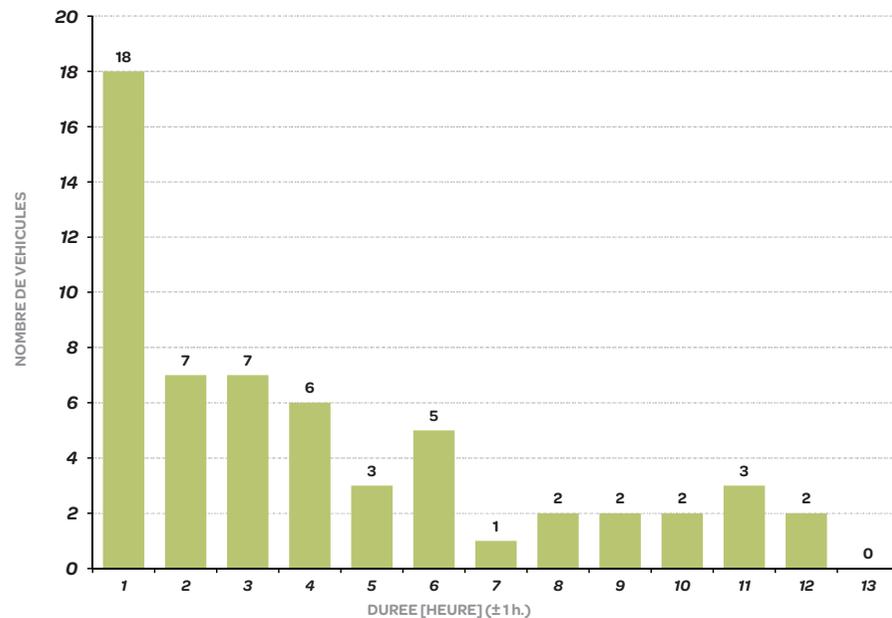
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 4 - Secteur jouxtant le groupe scolaire Paul Bert



Eléments de base			
Capacité théorique	70	places	
Véhicules vus	174	dont	40 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	109%		
Occupation moyenne :	104%		
Occupation minimale :	100%		

Durées de stationnement



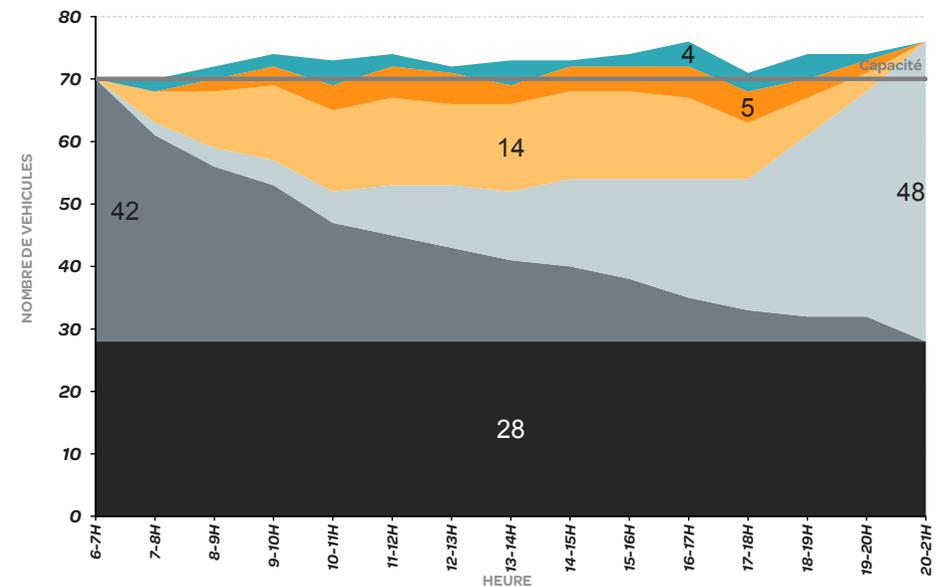
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

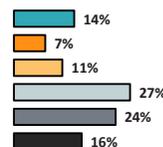
Par rapport à la capacité théorique :	2,5
Par rapport à l'occupation maximale :	2,3
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,4

- Sur les 70 places enquêtées, il a été vu 174 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 40 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 23%.
- L'offre a été saturée du début à la fin de l'enquête avec un minimum de 70 véhicules et un maximum de 76 véhicules (109% de l'offre était alors occupée) à 20h.
- Les usages de types résidentiels sont dominants tant sur le plan de la part d'usagers (60%) que de l'offre consommée (80%).

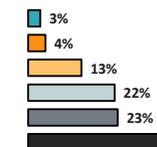
Rapport usagers / usages



USAGERS



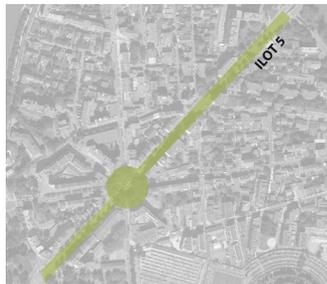
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

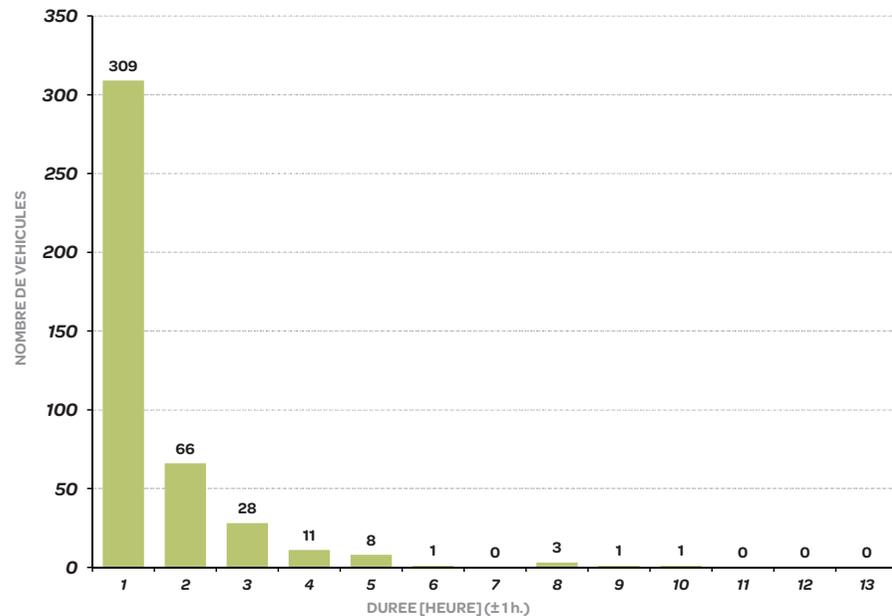
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 5 - Secteur payant (zone verte)



Eléments de base			
Capacité théorique	113	places	
Véhicules vus	622	dont	39 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	96%		
Occupation moyenne :	83%		
Occupation minimale :	65%		

Durées de stationnement



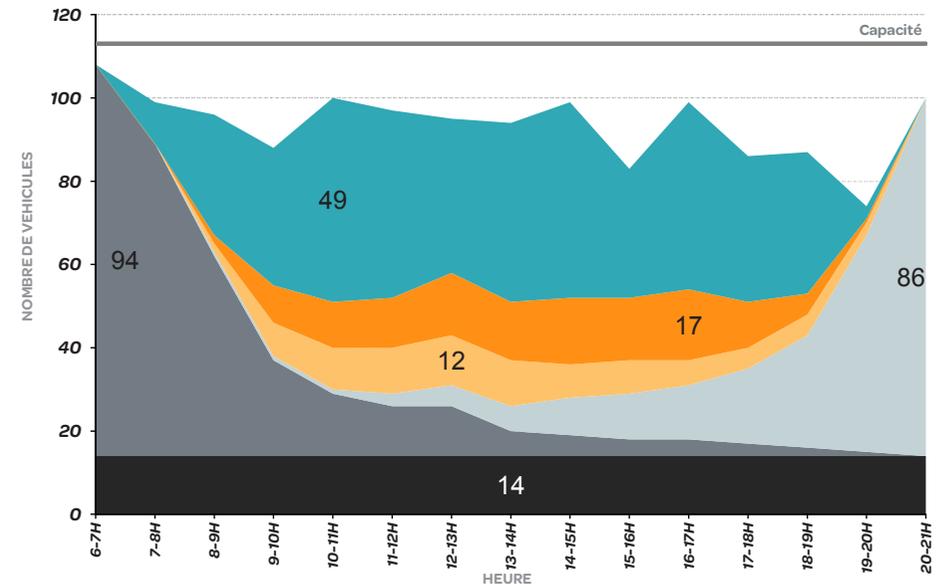
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

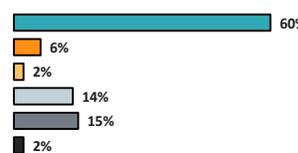
Par rapport à la capacité théorique :	5,5
Par rapport à l'occupation maximale :	5,8
Par rapport à l'occupation moyenne :	6,6

- Sur les 113 places enquêtées, il a été vu 622 véhicules au cours de la journée soit un taux de rotation de 5.5 véhicules/place. L'effet de la réglementation en zone verte est visible. Malgré cela, il est observé en permanence une petite réserve de capacité.
- Parmi eux, 39 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 6%.
- L'occupation maximale est relevée de 6h00 à 7h00 avec 108 véhicules présents, soit une occupation de 96%.
- Les usages de type résidentiel sont marqués (52% de l'offre consommée), malgré cela l'ensemble des usages sont contents.

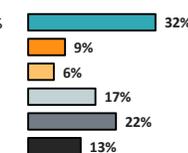
Rapport usagers / usages



USAGERS



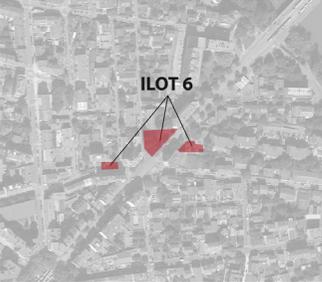
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 6 - Poches de stationnement non-réglementées



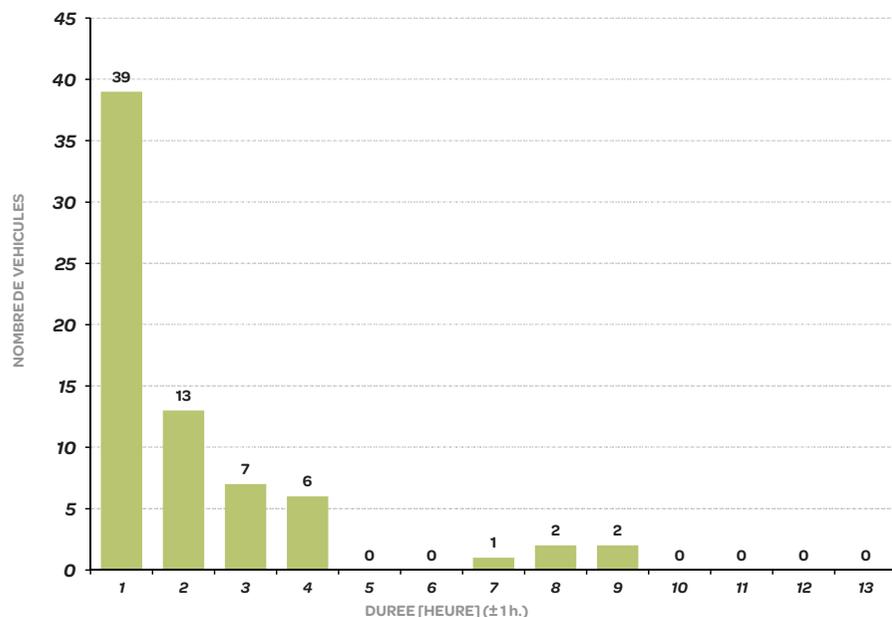
Eléments de base

Capacité théorique	63	places	
Véhicules vus	175	dont	25 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	108%
Occupation moyenne :	103%
Occupation minimale :	98%

Durées de stationnement



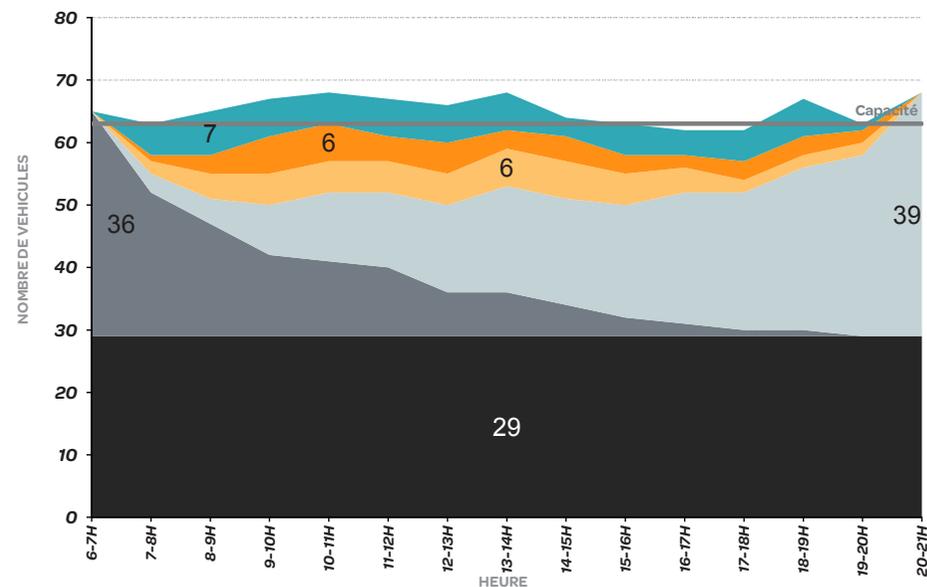
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

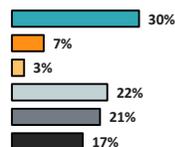
Par rapport à la capacité théorique : 2,8
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,6
 Par rapport à l'occupation moyenne : 2,7

- Sur les 63 places enquêtées, il a été vu 175 véhicules au cours de la journée soit un taux de rotation de 2.6 véhicules/places.
- Parmi eux, 25 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 15%.
- Le secteur a connu peu de variation et a été saturé toute la journée avec une occupation moyenne de 103%.
- Les usages de type résidentiel sont majoritaires (84% de l'offre consommée) et ne permettent pas une cohabitation des différents usages.
- Les usagers résidentiels sont majoritaires. Ces usages sont conformes à l'absence de réglementation.

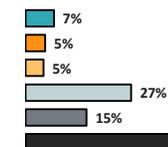
Rapport usagers / usages



USAGERS



USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 7 - Secteur résidentiel



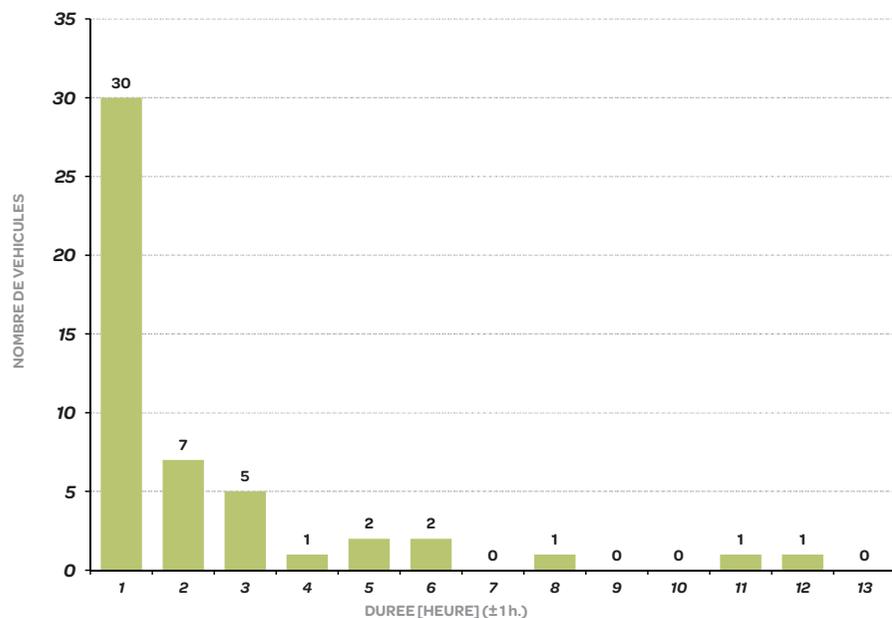
Eléments de base

Capacité théorique	32	places	
Véhicules vus	109	dont	18 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	128%
Occupation moyenne :	112%
Occupation minimale :	91%

Durées de stationnement



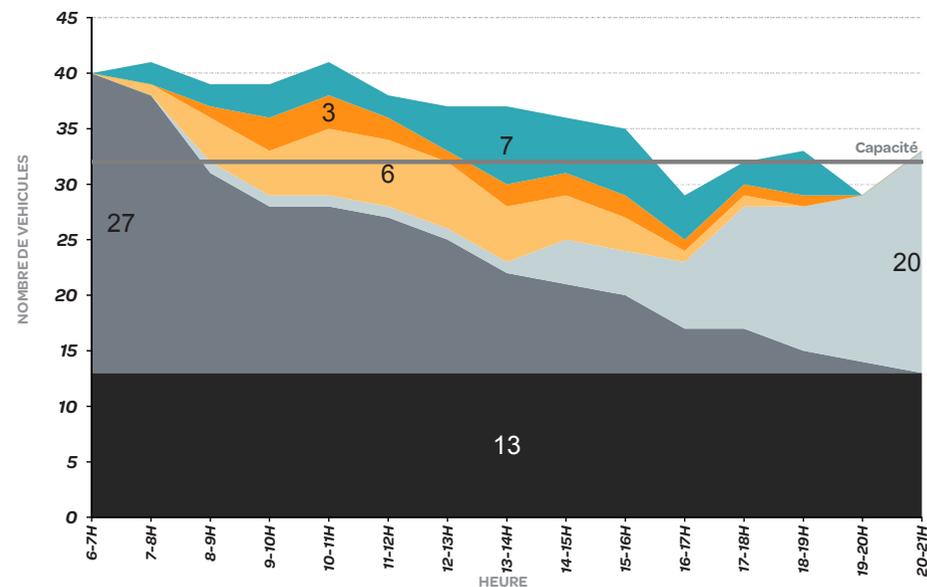
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

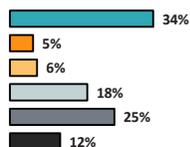
Par rapport à la capacité théorique : 3,4
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,7
 Par rapport à l'occupation moyenne : 3,0

- Sur les 32 places enquêtées, il a été vu 109 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 18 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 17%.
- L'offre a été saturée presque toute la journée avec des pics d'occupation marqués le matin de 10h à 11h avec 41 véhicules présents.
- Les usages de type résidentiel représentent 79% de l'offre consommée.

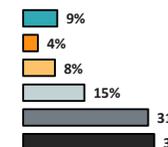
Rapport usagers / usages



USAGERS



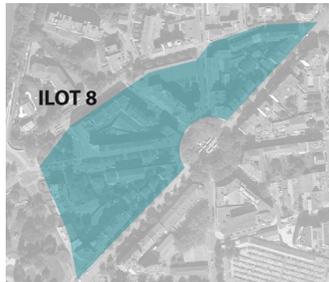
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

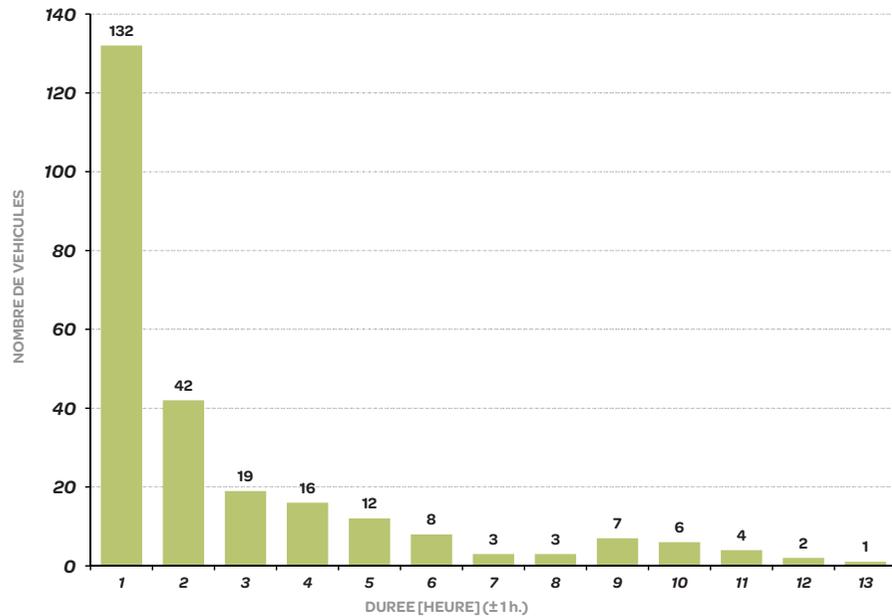
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 8 - Secteur à proximité des commerces



Eléments de base			
Capacité théorique	168	places	
Véhicules vus	525	dont	48 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	103%		
Occupation moyenne :	98%		
Occupation minimale :	93%		

Durées de stationnement



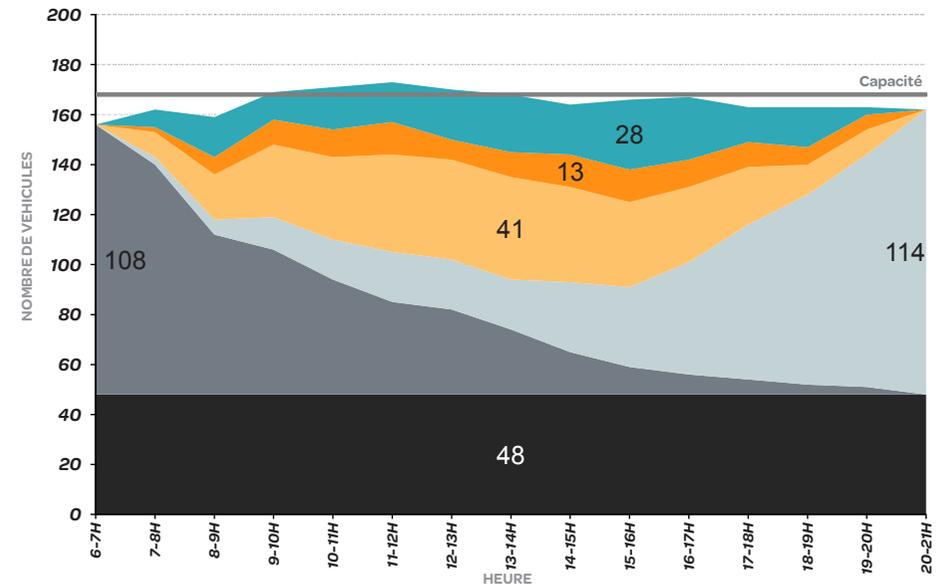
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

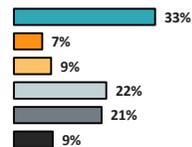
Par rapport à la capacité théorique :	3,1
Par rapport à l'occupation maximale :	3,0
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,2

- Sur les 168 places enquêtées, il a été vu 525 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 11h00 à 12h00 avec 173 véhicules présents, soit une offre occupée à 103%.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 29 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 4 heures. Il est également relevé 48 véhicules ventouses.
- Les véhicules ventouses représentent 9% des usagers et ont consommé 27% de l'offre utilisée.

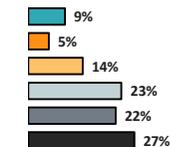
Rapport usagers / usages



USAGERS



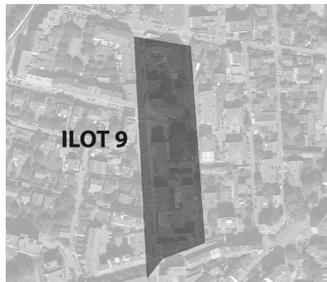
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

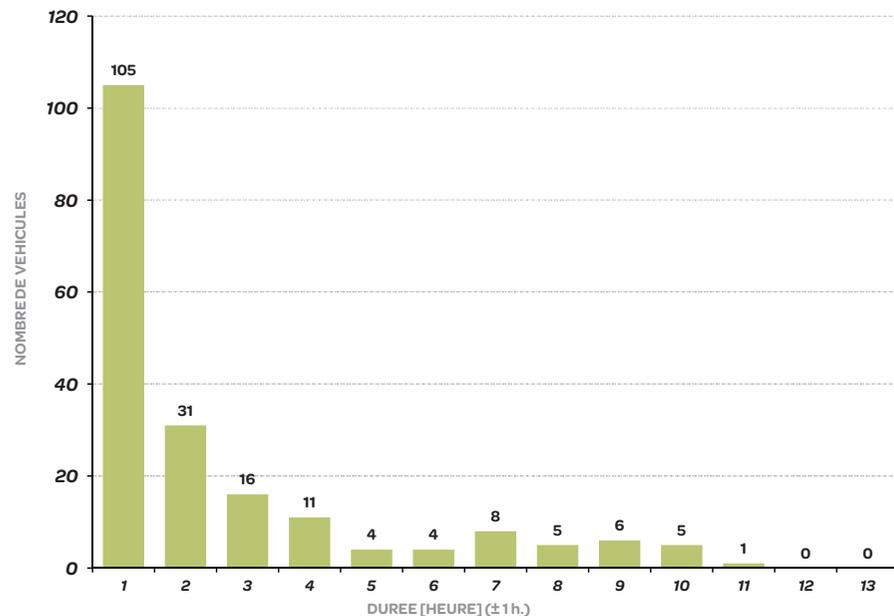
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 9 - Secteur résidentiel



Eléments de base			
Capacité théorique	128	places	
Véhicules vus	430	dont	26 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	107%		
Occupation moyenne :	100%		
Occupation minimale :	90%		

Durées de stationnement



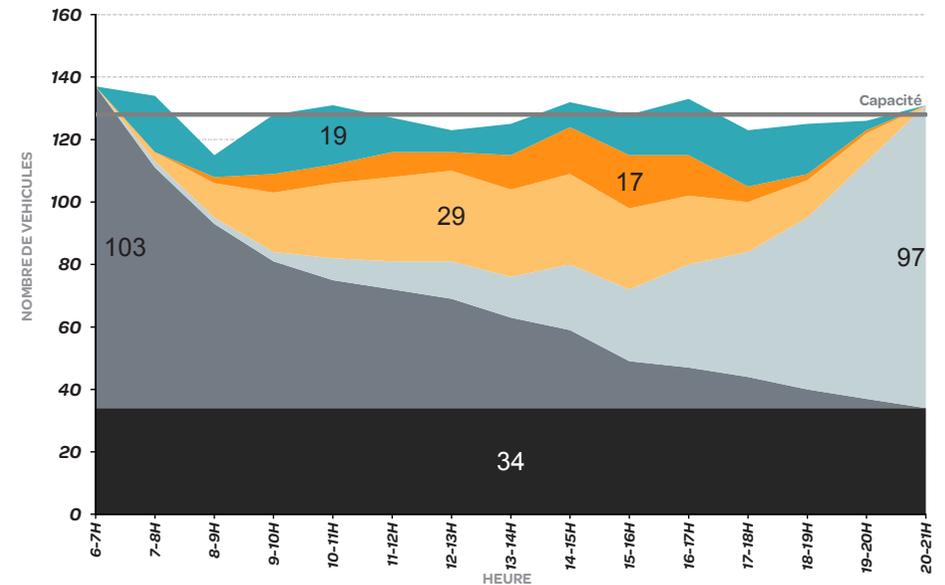
■ Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

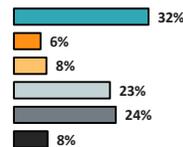
Par rapport à la capacité théorique :	3,4
Par rapport à l'occupation maximale :	3,1
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,4

- Sur les 128 places enquêtées, il a été vu 430 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 06h00 à 07h00 avec 137 véhicules présents, soit une offre occupée à 107%.
- 72% de l'offre consommée a été utilisée pour des usages résidentiels.

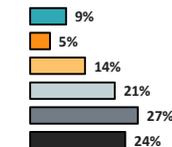
Rapport usagers / usages



USAGERS



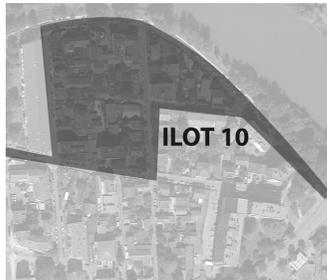
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

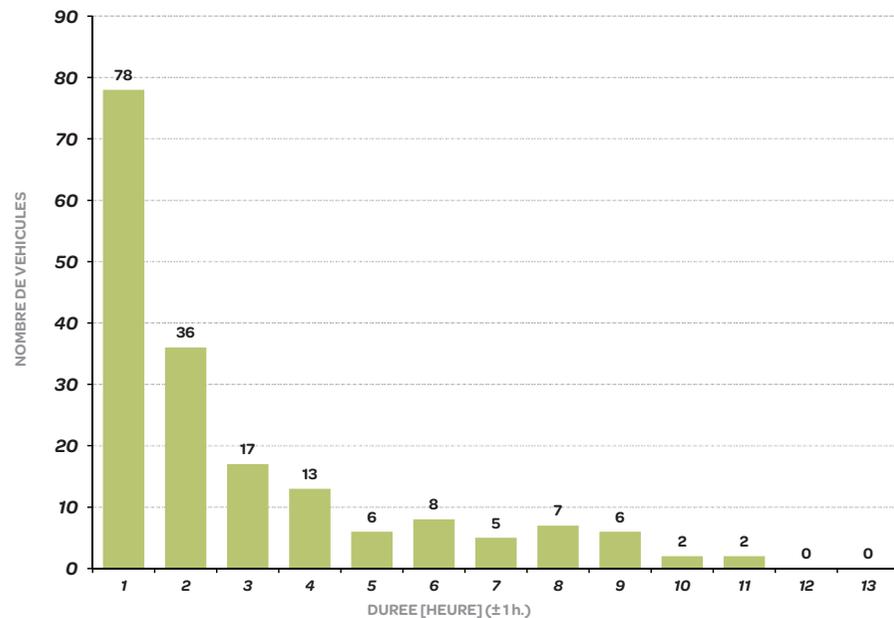
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Îlot 10 - Secteur résidentiel



Éléments de base			
Capacité théorique	139	places	
Véhicules vus	430	dont	38 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	111%		
Occupation moyenne :	101%		
Occupation minimale :	94%		

Durées de stationnement



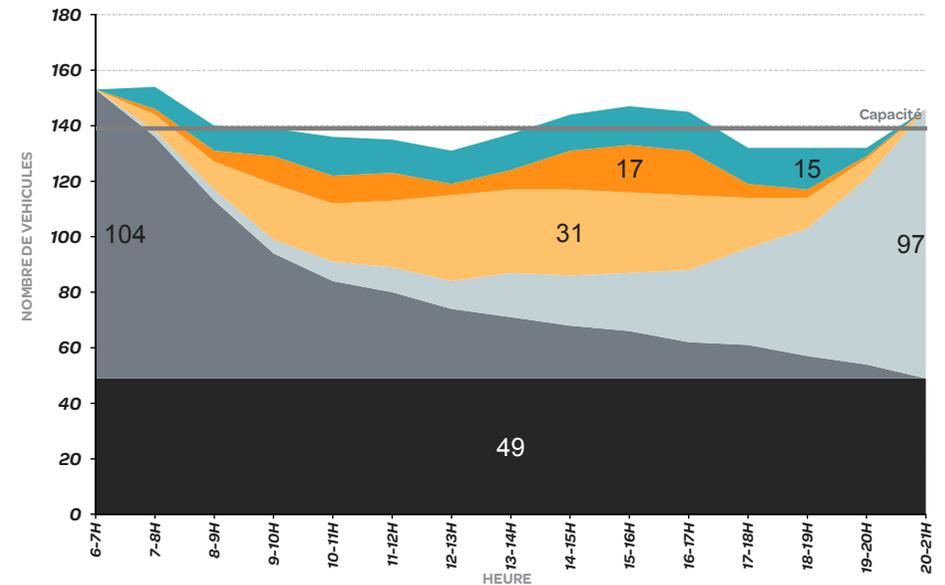
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

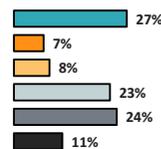
Par rapport à la capacité théorique :	3,1
Par rapport à l'occupation maximale :	2,8
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,1

- Sur les 139 places enquêtées, il a été vu 430 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 38 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 9%.
- L'occupation maximale est relevée de 7h00 à 8h00 avec 154 véhicules présents, soit une offre occupée à 111%.
- 74% de l'offre consommée a été utilisée pour des usages résidentiels.

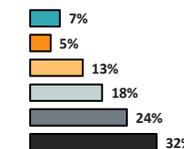
Rapport usagers / usages



USAGERS



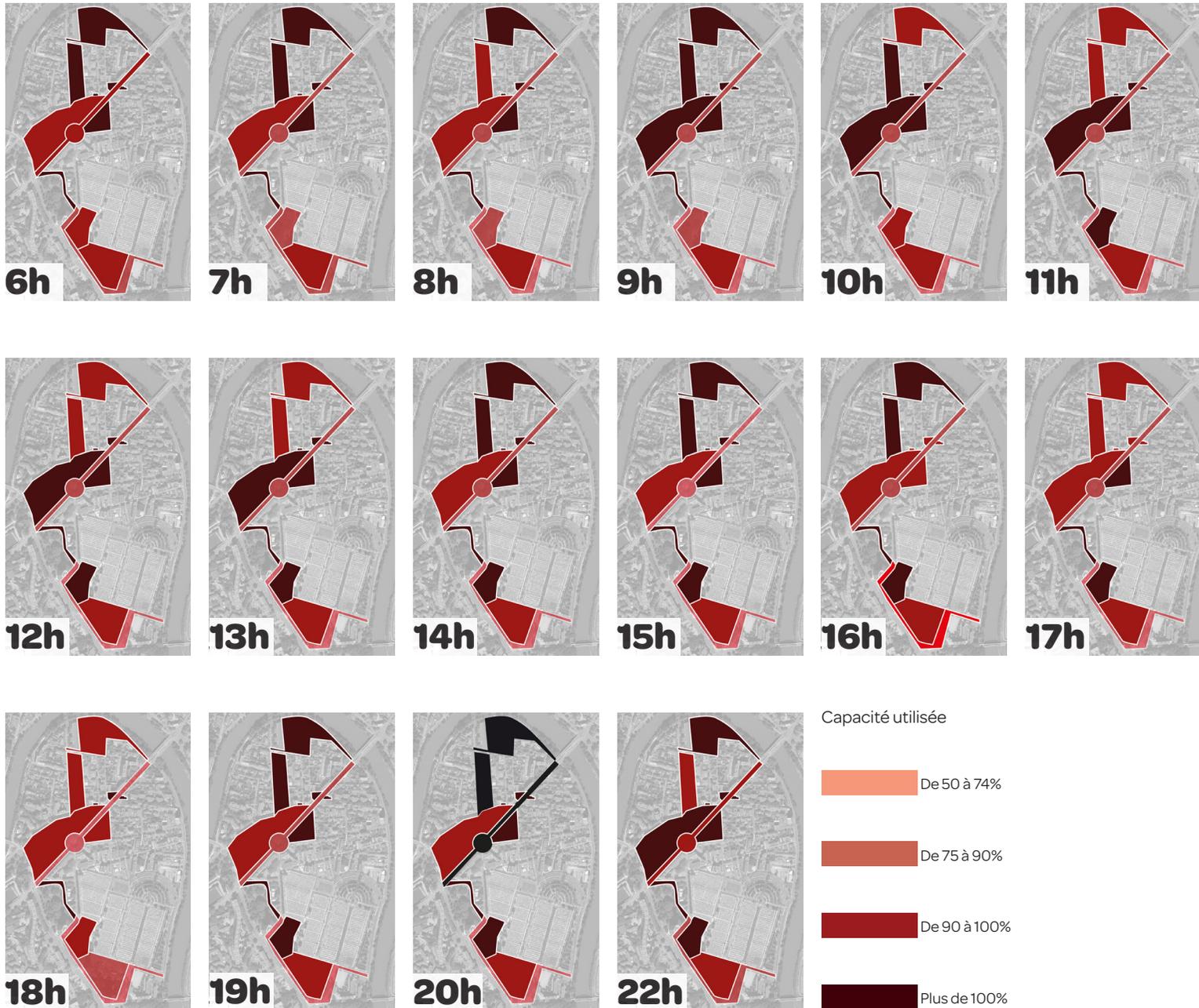
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 13h)
- Véhicules présents à 21h00 et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 6h00 et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | Jeudi 26 Avril 2018



Aucun secteur n'a été occupé à moins de 50% de capacité

- Les secteurs payants sont proches de la saturation le matin et le soir. En journée ils ne dépassent jamais 90% d'occupation.
- Les secteurs résidentiels ont été saturés presque toute la journée en continu.
- Les rues jouxtant les commerces ont toujours été occupées à plus de 95%.
- Les poches de stationnement non-réglées ont toujours été occupées à plus de 98%.
- La nuit est le moment où le rapport offre/demande est le plus déficitaire.

CONTEXTE URBAIN

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

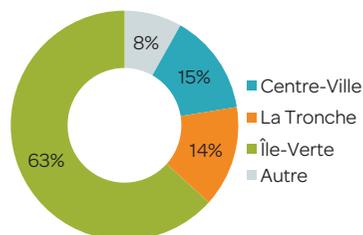


RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE INTERVIEW

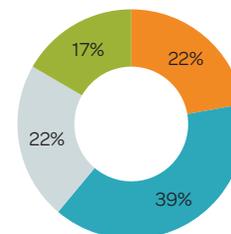


Quelle est votre destination ?

Ensemble des réponses



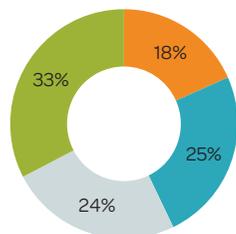
Détail des usagers n'ayant pas pour destination l'Île-Verte



En parallèle des enquêtes de stationnement et de comptage, la réalisation d'une enquête interview

En parallèle des enquêtes réalisées, des questionnaires ont été posés aléatoirement aux usagers rencontrés alors qu'ils entraient ou sortaient de leur voiture. Les questions posées avaient pour but de déterminer la destination des usagers ainsi que le motif justifiant le stationnement dans le quartier.

Quel est votre motif de stationnement ?

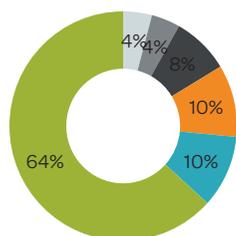


- Travail
- Accès aux commerces
- Autres
- Résident

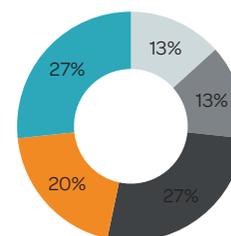
49 personnes interrogées

49 personnes ont été interrogées au cours de la journée. Parmi elles, 63% avaient pour destination le quartier de l'Île Verte tandis que 15% se rendaient dans le centre-ville et 14% à La Tronche. 47% des personnes interrogées provenaient de l'extérieur de la commune

Pourquoi stationnez-vous ici ?



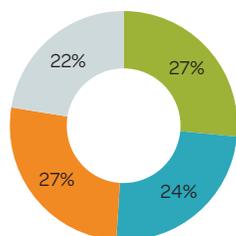
- Gratuité des places
- Les places sont gratuites et proches du centre-ville
- Les places sont gratuites, proches des TC
- Activité liée au quartier
- Les places sont gratuites, proches du centre-ville et accessibles en TC
- Proximité des TC



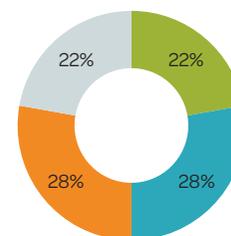
La gratuité, un motif de stationnement important

Parmi les usagers n'ayant pas pour destination l'Île Verte, le premier motif (27%) motivant le stationnement dans le quartier est la gratuité des places et la proximité des transports en commun (utilisation de type «p+r»). Le second motif de stationnement est la gratuité des places (20% des réponses). En ce qui concerne les durées de stationnement, les réponses s'équilibrent entre les quatre propositions.

Combien de temps allez-vous stationner ?



- Moins de 2h00
- Une demi-journée
- Une journée
- Plus d'une journée



SYNTHÈSE ET ENJEUX

Un quartier historique aux multiples facettes

Le quartier de l'Île-Verte est un quartier historique de Grenoble. Il a la particularité de mêler différents types d'urbanisation (habitat pavillonnaire, dense, secteur de commerce...) au sein d'un secteur clairement délimité par l'Isère et le Boulevard Leclerc. 61% des ménages sont composés d'actifs, 24% de retraités et 15% d'étudiants.

Plusieurs voies principales passent à proximité du quartier

A proximité du quartier passent plusieurs voies principales de liaisons intercommunales (D512, D1090...). Dans le quartier, le réseau routier est maillé et permet l'émergence d'itinéraires redondants malgré la présence de sens uniques.

Le quartier est desservi efficacement par les transports en commun

Le secteur d'étude est desservi par la ligne B du tramway, permettant un accès direct et rapide au centre-ville.

1 725 places de stationnement dont une majorité non-réglémentée

Il a été recensé 1 725 places de stationnement dans l'ensemble du secteur d'étude dont 154 places payantes en zone verte. 54 places illicites ont été relevées sur des espaces délaissés à l'usage non-défini mais globalement, l'offre de stationnement est clairement marquée et ne peut pas être la raison du stationnement illicite récurrent observé (voiture sur trottoirs, en double-file...). L'offre privée est elle estimée à 2 100 places.

Les enquêtes mettent en avant une saturation de l'offre publique actuelle

Les différentes enquêtes confirment le ressenti des usagers du quartier vis-à-vis d'une impression de saturation du stationnement. L'offre actuelle est occupée en moyenne à 97% et connaît des pics d'occupation de 105%. Les périodes les plus occupées sont observées le soir et le matin. Le relevé d'occupation (partiel) de l'offre de stationnement privé montré un taux d'occupation moyen moins élevé, 77% en moyenne. L'enquête de rotation met en avant la prépondérance des usages résidentiels (présent à 6h00, présent à 20h00 et ventouses) dans tous les secteurs non-réglémentés. Seuls les secteurs payants conservent une réserve de capacité satisfaisante en journée.

Un delta important entre le déficit de l'offre privée et les relevés de terrain

Le déficit de l'offre privée par rapport au nombre de véhicules par ménage a été estimé à 700 véhicules dans l'hypothèse où l'ensemble de l'offre privée est utilisée. L'enquête d'occupation de l'offre privée a mis en avant un taux d'occupation moyen de 90% (moyenne entre le relevé de 06h00 et 22h00). Cela porte le déficit à 900 véhicules appartenant à des résidents du quartier, devant trouver une place de stationnement sur voirie. Les relevés d'occupation effectués à 22h et 6h00 ont comptabilisé environ 1 800 véhicules en stationnement la nuit soit 900 véhicules dont la présence peut se justifier selon trois facteurs différents :

- La demande nocturne liée aux activités nocturnes qui génèrent elles aussi du stationnement.
- Une sous-utilisation des parkings privés : l'enquête d'occupation de l'offre privée porte sur l'offre aérienne qui est souvent plus utilisée que l'offre en ouvrage (réutilisation des garages en débarras).

- Des usagers extérieurs au quartier venant y stationner du fait de la gratuité de l'offre et de la proximité des transports en commun.

Ces trois facteurs fonctionnent ensemble simultanément, aussi est-il difficile de déterminer la part de chacun dans le delta observé.

Objectifs à poursuivre dans la suite de l'étude

Au vu du diagnostic élaboré, voici les enjeux à prendre en compte lors de l'élaboration des scénarios :

- Garantir les éléments conférant son caractère typique au quartier de l'Île Verte (commerces de proximité, vie locale importante...).

- Permettre un accès et un stationnement facile pour garantir une accessibilité rapide aux commerces d'opportunité (commerces de bouche, tabac-presse...) et de proximité.

Afin de réduire le nombre de véhicules n'étant pas censés stationner dans le secteur d'étude (900 véhicules), deux objectifs sont poursuivis :

- Augmenter le taux d'occupation des parkings en ouvrage : cela revient à encourager les usagers possédant des garages non-utilisés pour du stationnement (débarras, atelier...) à changer leurs usages actuels.
- Décourager les usagers n'ayant pas pour destination finale l'Île Verte de venir stationner dans le quartier.

