



Délibération du Comité syndical SMTC

Séance du 18 avril 2019

OBJET : **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise - Levée de la réserve de la commission d'enquête et modalités de prise en compte de ses recommandations, suite à l'enquête publique.

Délibération n° 1

Rapporteur : Yann MONGABURU

Le dix-huit avril deux mille dix-neuf à 10 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni hémicycle Claude LORUIS, (salle du Conseil), Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Yann MONGABURU, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 17

Nombre de votants, présents et représentés: 14

PRESENTS

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires :

Alan CONFESSON

Magdeleine FASOLA

Françoise GERBIER

Francie MEGEVAND

Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN

Yann MONGABURU

Marcel REPELLIN

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires :

Anne GÉRIN

Jean-Claude PEYRIN

Suppléant :

Benjamin TROCMÉ

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Monsieur Bernard CHARVET pouvoir à Madame Françoise GERBIER

Monsieur Ludovic BUSTOS pouvoir à Monsieur Yann MONGABURU

Madame Delia MOROTÉ pouvoir à Madame Magdeleine FASOLA

Monsieur Michel OCTRU pouvoir à Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN

ABSENTS EXCUSES :

Giovanni CUPANI

Elisabeth LEGRAND

Jean-Paul TROVERO

Monsieur Marcel REPELLIN a été nommé secrétaire de séance.

Le rapporteur, Yann MONGABURU;
Donne lecture du rapport suivant,

OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise - Levée de la réserve de la commission d'enquête et modalités de prise en compte de ses recommandations, suite à l'enquête publique.

Exposé des motifs

Le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise a été arrêté en comité syndical du SMTC le 5 avril 2018. Il a ensuite été soumis pour avis aux personnes publiques et à l'autorité environnementale, puis a fait l'objet d'une enquête publique du 24 septembre au 26 octobre 2018.

Lors de l'enquête publique, plus de 500 contributions ont été émises par le public, notamment au sein du registre numérique mis à disposition. Les 20 permanences, organisées au sein des 15 lieux d'enquête répartis sur le territoire métropolitain, ont permis à une centaine de personnes de rencontrer la commission d'enquête.

Le SMTC se réjouit de la forte participation, sans doute due en premier lieu à l'intérêt que le public porte aux questions de mobilité qui conditionnent la vie quotidienne, mais aussi à la concertation qui s'est tenue tout au long du projet et qui a permis de mobiliser un grand nombre d'acteurs et de citoyens, ainsi qu'aux conditions matérielles de déroulement de l'enquête, avec notamment la possibilité de déposer des observations par internet.

La commission d'enquête du PDU a remis son rapport final et ses conclusions le 21 décembre 2018. Dans ses conclusions, la commission d'enquête a émis un avis favorable au projet de PDU, assorti d'une réserve relative aux comités de déplacements. Elle a également émis dix-huit recommandations, dont deux qualifiées de « vives » par la commission.

A travers le PDU, le SMTC réaffirme sa volonté d'agir pour une mobilité plus vertueuse et donne la priorité à 7 grands enjeux :

- Se libérer de la pollution et des énergies fossiles ;
- Faire de la mobilité un droit accessible à tous ;
- Accompagner les changements de comportement de mobilité ;
- Donner la priorité aux déplacements du quotidien ;
- Donner à la voiture sa juste place dans l'espace public ;
- Privilégier les modes actifs et les modes partagés ;
- Améliorer les connexions sur l'ensemble du bassin de déplacements.

Le programme d'actions du PDU intègre le développement de nouveaux services, l'aménagement de nouveaux réseaux et connexions, la création de nouvelles infrastructures telles que les bus à haut niveau de service ou le câble... Le PDU programme ainsi 79 actions, qui représentent plus de 2,2 milliards d'euros d'investissements, pour transformer les pratiques de mobilité à horizon 2030.

Le SMTC souhaite lever la réserve de la commission d'enquête et indiquer comment seront prises en compte ses recommandations en vue de l'approbation du PDU prévue au second semestre 2019.

Concernant la réserve de la commission d'enquête

La réserve est la suivante : « la commission demande que la composition des comités de déplacements existants soit modifiée, qu'il en soit créés là où il n'y en a pas afin qu'ils couvrent tout le territoire de la métropole à des échelles pertinentes. Ces instances de concertation à l'instar des comités de ligne mis en place par la Région pour le réseau TER, devront regrouper le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole pour ce qui concerne l'espace public,

le ou les exploitants du réseau TC, les élus concernés, les usagers et les associations locales quand il y en a. Ces comités devront se réunir en fonction des besoins, mais au minimum une fois par an. »

Mis en place en 2014, les comités de déplacement, dénommés précédemment « comités de lignes », permettent des échanges réguliers sur l'organisation et les projets de déplacements à l'échelle de la métropole grenobloise entre le SMTC, les élus des communes concernées, l'exploitant du réseau de transports collectifs Semitag, les usagers, les associations et unions de quartiers, les représentants des entreprises engagées dans des « Plans De Mobilité Employeurs » et les associations de parents d'élèves.

Aujourd'hui, ces comités de déplacement, dont le rôle est consultatif, abordent l'ensemble des axes des politiques de mobilité menées par le SMTC et Grenoble-Alpes Métropole : PDU, évolution des services de mobilité, politique cyclable, projets de zones à faible émission, grands projets de transports... Ils se réunissent actuellement deux à trois fois par an.

Les réunions des comités de déplacement font l'objet d'une communication auprès du grand public, par communiqué de presse, et via les sites internet du SMTC et des communes.

Le ressort territorial du SMTC est intégralement couvert par les comités de déplacements, dont la composition a été définie de façon cohérente pour correspondre à la territorialisation de l'action publique métropolitaine, conçue selon quatre grands territoires qui structurent le territoire. En effet, suite à des débats exploratoires en Conférence des Maires, Grenoble-Alpes Métropole a institué, par délibération du 3 juillet 2015, quatre grands territoires, qui tiennent compte des enjeux et des spécificités propres à chacun. Le découpage en un nombre réduit de territoires permet de garantir une dimension de proximité tout en favorisant l'émergence d'enjeux de dimension supérieure. Le SMTC, pour définir les contours des comités de déplacements, s'est donc appuyé sur l'institution et la dénomination géographique de ces quatre territoires :

- Comité de déplacement Nord-Ouest, regroupant les communes de Proveysieux, Mont-Saint-Martin, Quaix en Chartreuse, Le Fontanil-Cornillon, Veurey-Voroize, Noyarey, Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, les secteurs 1 et 3 de Grenoble, soit 13 communes et environ 136 000 habitants ;
- Comité de déplacement Sud, regroupant les communes de Bresson, Brié et Angonnes, Échirrolles, Herbeys, Eybens, Poisat, les secteurs 4 et 6 de Grenoble, soit 7 communes et environ 103 000 habitants,
- Comité de déplacement Nord Est, regroupant les communes de Corenc, Domène, Gières, La Tronche, Le Sappey en Chartreuse, Meylan, Murianette, Saint-Martin d'Hères, Sarcenas, Venon, les secteurs 2 et 5 de Grenoble, soit 11 communes et environ 138 000 habitants ;
- Comité de déplacement Grand Sud, regroupant les communes de Champagnier, Champ sur Drac, Claix, Jarrie, Le Gua, Miribel Lanchâtre, Montchaboud, Notre Dame de Commiers, Notre Dame de Mésage, Le Pont de Claix, Saint Barthelémy de Séchillienne, Saint Georges de Commiers, Saint Paul de Varces, Saint Pierre de Mésage, Séchillienne, Varces Allières et Risset, Vaulnaveys le Bas, Vaulnaveys le Haut, Vif, Vizille, soit 20 communes et environ 67 000 habitants.

Ces comités de déplacement sont présidés par 4 élu(e)s désignés SMTC :

- Comité de déplacement Nord-Ouest, présidé par M. Yann MONGABURU ;
- Comité de déplacement Sud, présidé par M. Ludovic BUSTOS ;
- Comité de déplacement Nord Est, présidé par Mme. Francie MEGEVAND ;
- Comité de déplacement Grand Sud, présidé par Mme. Françoise GERBIER.

Afin de répondre au mieux aux enjeux de concertation et de lever la réserve de la commission d'enquête publique du PDU, le SMTC prévoit de :

- Faire évoluer les comités de déplacement vers des comités des mobilités visant à informer et échanger avec les citoyens sur leurs besoins concernant l'ensemble des modes de déplacements (marche à pieds, vélos, transports en commun, voiture partagée), sur les projets liés aux déplacements et à l'aménagement de l'espace public, et les associer au suivi de la mise en œuvre du PDU ;
- Inviter et faire contribuer les élus des communes concernées et des établissements publics et collectivités intervenant dans le domaine des mobilités et de l'espace public, en particulier Grenoble-Alpes Métropole, mais aussi la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de l'Isère, l'Etat, la communauté de communes Le Grésivaudan, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, ainsi que les communautés de communes de l'Oisans, de la Matheysine, du Trièves et les parcs naturels ;
- Inviter et faire contribuer l'ensemble des exploitants intervenant dans le domaine des mobilités : exploitants de transports publics (Sémitag mais aussi Trans'Isère, SNCF, ...), opérateurs de services vélo (Vélogik,..), opérateurs de voitures partagées (Citiz, covoitureurs, ..), SEMOP stationnement (Park Grenoble Alpes Métropole), ...
- Elargir la liste des associations invitées, en intégrant toutes les associations concernées par les thématiques de mobilité et d'espaces publics : ADTC, Rue de l'avenir, CATCPH, LAHGGLO, FNAUT, Conseil de Développement, Réseau des Conseils de Développement, fédérations de parents d'élèves et associations de parents d'élèves des établissements scolaires, associations d'étudiants, Alternatiba, unions de quartiers représentatives des usagers, associations de personnes à mobilité réduite, conseils citoyens de la Métropole sur la politique de la ville, conseils citoyens indépendants de la ville de Grenoble Cette liste est non exhaustive : elle a vocation à être élargie au gré des demandes des associations ;
- Communiquer de façon plus soutenue sur les réunions de ces comités vis-à-vis du grand public, de façon à ce que toutes celles et tous ceux qui le souhaitent puissent y participer : via les communiqués de presse, les réseaux sociaux, l'achat d'encarts publicitaires ou encore l'utilisation de supports numériques du SMTC (écrans tactiles d'application multimodale et « e-papers » des abris-voyageurs)...

Ces comités des mobilités se réuniront au minimum une fois par an.

Concernant les deux recommandations « vives » de la commission d'enquête

Les deux recommandations « vives » de la commission d'enquête sont les suivantes :

- ✓ 1/ « *La commission d'enquête demande qu'une autorité organisatrice des mobilités du « grand territoire » voie le jour très rapidement, l'échéance de 2023 est trop éloignée.* »

Le SMTC prévoit de préciser cette action, qui est la première du plan d'action du PDU (action 1.1 « Mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de vie, pour améliorer la coordination des offres de mobilité et simplifier la

tarification et la billettique multimodales »). Conformément à la charte pour l'organisation des mobilités du bassin de vie de la grande région grenobloise, adoptée par le comité syndical du SMTC par délibération du 28 mars 2019 et intitulée « Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité – Charte pour l'organisation des mobilités de la grande région grenobloise », le PDU indiquera l'objectif de création en 2019 d'un syndicat mixte de gestion des transports à une échelle élargie.

Le périmètre géographique des comités de mobilité pourra être revu à la création du grand syndicat, pour prendre en compte l'élargissement du ressort territorial, par exemple avec une zone urbaine dense et des axes en lien avec le Grésivaudan, le Voironnais et le Grand Sud.

- ✓ 2/ « La commission demande qu'il soit prévu très rapidement des aménagements provisoires de sécurisation de la combe de Gières pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation des aménagements définitifs d'ici 2023. »

Le SMTC prévoit de compléter l'action 13.3 du PDU (« Renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain ») pour prendre en compte cette recommandation, en indiquant en particulier l'étude qui va être lancée en 2019 conjointement par la Métropole et le Département pour sécuriser la combe de Gières, en lien avec les communes concernées et la communauté de communes Le Grésivaudan. Il sera également indiqué dans le PDU les travaux de signalétique légère, de reprise des irrégularités de la chaussée et de peinture qui seront réalisés dès 2019.

Concernant les seize autres recommandations de la commission d'enquête

L'annexe jointe à cette délibération détaille chacune des seize autres recommandations de la commission d'enquête, assortie des modalités de prise en compte prévue par le SMTC en vue de l'approbation du PDU.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical SMTC

Vu les articles L.5721-1 et L 5721-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMTC du 16 décembre 2015,
Vu la délibération du SMTC du 6 octobre 2016 validant le lancement de l'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise,
Vu la délibération du SMTC du 5 avril 2018 arrêtant le projet de PDU de l'agglomération grenobloise horizon 2030,
Vu l'enquête publique ouverte par l'arrêté du Président du SMTC n°2018-007 et qui s'est déroulée entre le 24 septembre et le 26 octobre 2018,
Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique en date du 21 décembre 2018,

Après examen de la Commission Réseau du 11 avril 2019, et après en avoir délibéré, le Comité syndical SMTC :

- décide de faire évoluer l'organisation des comités de déplacements, comme cela est exposé dans la délibération, afin de lever la réserve de la commission d'enquête sur le projet de PDU ;
- prévoit de prendre en compte l'ensemble des recommandations de la commission d'enquête selon les modalités présentées dans la délibération et en annexe.

Abstentions : 4 (Mme GÉRIN, MM. OCTRU, MERMILLOD-BLONDIN, PEYRIN)
Pour : 10

Conclusions adoptées.

Le Président,

Yann MONGABURU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 25 avril 2019.



Annexe à la délibération du SMTC portant sur le « Plan de déplacements urbains - levée de la réserve de la commission d'enquête et modalités de prise en compte de ses recommandations, suite à l'enquête publique »

Préambule

La commission d'enquête du PDU, dans ses conclusions rendues le 21 décembre 2018, a émis un avis favorable au projet de PDU, assorti d'une réserve, de deux recommandations qualifiées de « vives » et de seize autres recommandations.

Les modalités de levée de la réserve de la commission d'enquête, ainsi que la prise en compte par le SMTC de ses deux recommandations qualifiées de « vives » sont détaillées dans le corps de la délibération n°2DL1900070.

La présente annexe à cette délibération indique les modalités de prise en compte, par le SMTC, des 16 autres recommandations de la commission d'enquête.

Modalités de prise en compte, par le SMTC, des recommandations de la commission d'enquête

REC 1 : La commission d'enquête souhaite que, dans le dossier, soient améliorés la définition et le format des cartes du schéma multimodal.

Le SMTC prévoit de modifier le format des cartes dans le corps du document PDU, pour qu'elles soient au format A3 et non au format A4, de façon à améliorer la lisibilité.

En outre, le SMTC étudie la faisabilité de proposer un format numérique dynamique (ultérieurement à l'approbation du PDU), avec la possibilité pour l'internaute de sélectionner des éléments de légende, afin d'afficher uniquement les informations voulues (fonctionnement par couches de calques).

REC 2 : La commission d'enquête souhaite que soit répondu à la recommandation de la MRAe [Mission Régionale d'Autorité environnementale], à savoir que les baisses annoncées dans le rapport environnemental des émissions de polluants atmosphériques soient datées et indexées de manière à pouvoir être appréciées en regard les échéances du PPA [Plan de Protection de l'Atmosphère].

Rappel des éléments de réponse indiqués dans la réponse du SMTC à la MRAe, rendue publique dans le cadre du mémoire en réponse du SMTC au PV de synthèse de la commission d'enquête :

« Le PPA en vigueur présente une envergure géographique bien plus vaste que celle du PDU, et une date d'échéance à horizon 2015/2016, sans projection ultérieure des objectifs, ce qui induit des difficultés dans la mise en regard des objectifs chiffrés et échéances de ce document avec le PDU, qui a vocation à être mis en œuvre à partir de 2019 jusqu'en 2030.

Il sera néanmoins précisé que les objectifs du PDU s'inscrivent bien dans la dynamique de réduction des émissions atmosphériques souhaitée par le PPA. »

En complément :

Les baisses annoncées dans le rapport environnemental du PDU concernant les émissions de polluants et de Gaz à Effet de Serre (GES) sont des baisses évaluées entre l'année de référence de l'évaluation du PDU, soit l'année 2015, et l'année d'horizon du PDU, soit l'année 2030, conformément aux exigences réglementaires.

Le PPA, approuvé en 2014, donne, pour le secteur des transports, des objectifs de réduction des émissions de 37% pour les particules et de 43% pour les oxydes d'azote, entre 2007 et 2016.

Pour atteindre ces objectifs, le PPA liste une série de mesures qu'il serait pertinent de mettre en place (voir ci-dessous). Ces mesures sont effectivement reprises dans le PDU.

- offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements domicile travail,
- améliorer l'attractivité des TC,
- proposer une offre de covoiturage attractif,
- mettre en place des pédibus et vélobus, ainsi que toute action de promotion du développement des modes actifs de mobilité,
- mettre en œuvre des réductions optimales des vitesses ou des régulations dynamiques des vitesses,
- mettre en œuvre des politiques incitatives en matière de stationnement payant,
- élaborer des schémas d'organisation de trafic de marchandises en ville pour réorganiser la desserte des marchandises dans les centres urbains et valoriser les différents modes de transport,
- définir des leviers ciblés pour renouveler le parc des véhicules les plus émissifs et éventuellement réguler l'accès de certains véhicules,
- favoriser le développement des transports en commun et le covoiturage,
- valoriser le concept de chaîne multimodale tant pour le transport de personnes que de marchandises afin notamment de favoriser une logistique propre des derniers kilomètres en ville.

Il sera précisé dans le PDU que les objectifs du PDU s'inscrivent bien dans la dynamique de réduction des émissions atmosphériques souhaitée par le PPA, et que les mesures préconisées dans le PPA sont effectivement reprises dans le PDU.

REC 3 : en complément de l'évolution des comités de déplacements faisant l'objet de la réserve 1, la commission d'enquête souhaite :

- que les associations concernées puissent participer à des « comités techniques partenariaux » ou à d'autres instances, concernant notamment l'élaboration des politiques sur des thèmes particuliers (maillage, stationnement, câble, etc.) ;
- qu'au nom de la cohésion sociale, certaines lignes, même si elles sont considérées comme moins structurantes, puissent néanmoins fonctionner plus tôt le matin et plus tard le soir.

Sur le 1er alinéa : le SMTC créera un comité des partenaires, dans lequel seront intégrées LAHGLO, l'ADTC, Alternatiba, Rue de l'avenir et d'autres associations d'intérêt métropolitain. Cela sera indiqué

dans l'action 17.1 du PDU. De plus, les associations seront intégrées à des projets.

Sur le 2ème alinéa : des demandes récurrentes ont été formulées pour étendre les amplitudes horaires des lignes Proximo lors de l'enquête publique du PDU mais également antérieurement dans d'autres instances de concertation. La position du SMTC est explicitée au chapitre 7.1 du rapport environnemental du PDU, en détaillant notamment les principes de hiérarchisation du réseau bus (Chrono/Proximo/Flexo). Néanmoins, en lien avec le maillage du réseau de tramway, il sera étudié l'élargissement de l'amplitude horaire de certaines lignes de bus structurantes du péri-urbain, pour garantir des points de correspondance en bouts de ligne tramway avec les bus, y compris tôt le matin et tard le soir. Les actions 9.4 et 10.1 du PDU seront modifiées en ce sens. De plus, l'action 10.1 sera complétée pour indiquer la réflexion en cours de lancement sur un « réseau de nuit ».

REC 4 : La commission d'enquête recommande, compte tenu des difficultés souvent exprimées, que la future halte ferroviaire de Domène permettant la desserte de cette commune et de ses territoires alentours, soit réalisée plus rapidement sans attendre 2023.

Cette demande a été relayée par le SMTC auprès de la Région, de l'Etat et de SNCF Réseau, sous la forme d'un courrier envoyé le 19/02/2019, en se basant sur les recommandations de la commission.

REC 5 : La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030.

La politique du SMTC sur ce sujet est que chaque nouvel investissement lourd soit décidé au regard de l'équilibre entre les sommes investies, le nombre d'usagers transportés et le niveau de priorité par rapport aux objectifs fondateurs du PDU.

REC 6 : La commission d'enquête demande, quel que soit le choix du projet retenu (tram train ou extension ligne E), que l'autre projet puisse être étudié afin de permettre son lancement le plus tôt possible dès 2030.

Le SMTC prévoit de modifier le PDU pour indiquer plus clairement et précisément que les deux options sont étudiées en termes d'opportunité et de faisabilité.

REC 7 : La commission recommande au SMTC la réalisation d'une étude de faisabilité de la liaison « ferroviaire/tramway » Vizille / Jarrie, tant sur le plan technique qu'en termes de compatibilité ou de mise en compatibilité avec les plans de prévention des risques naturels et technologiques.

Cette étude est une composante de l'étude d'un tram-train jusqu'à Vizille. Cela sera précisé dans l'action 9.5 du PDU, où sont déjà mentionnés les risques technologiques.

REC 8 : La commission d'enquête souhaite que la question du métrocâble soit ré-analysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGLO, « le chaînon manquant », etc.

Le SMTC prévoit d'actualiser l'étude socio-économique du projet de câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux, avec une nouvelle modélisation qui permettra de préciser les estimations de

voyageurs. En 2019, le SMTC prévoit également d'approfondir l'articulation entre ce câble et les autres modes de déplacements à l'échelle de la branche nord-ouest de l'agglomération. Ces éléments permettront d'affiner le projet et seront présentés aux associations représentatives d'utilisateurs.

Afin d'associer au maximum les associations et le grand public au fil de la construction du projet, le SMTC prévoit la tenue d'une concertation volontaire continue de la définition du programme jusqu'au début des travaux. Il est à noter également qu'une enquête publique aura lieu sur la base de l'avant-projet.

REC 9 : La commission souhaite que le SMTC justifie pourquoi il ne semble pas avoir étudié la solution trolleybus en renouvellement des bus diesel.

Le SMTC n'écarte pas la solution trolleybus pour le parc de véhicules de transports collectifs. Le PDU indique la nécessaire transition vers des motorisations GNV (et notamment bio-GNV) ainsi qu'électrique. Le trolleybus fait partie des véhicules électriques, à l'instar des tramways et bus électriques.

L'action 15.1 du PDU sera complétée pour indiquer que, dans le cadre du renouvellement de la flotte de matériels roulants du SMTC, « des solutions de trolleybus seront étudiées au cas par cas suivant les lignes concernées. »

REC 10 : La commission d'enquête souhaite qu'il soit mis un terme à la réalisation de pistes cyclables sur les trottoirs, voire à en supprimer, face aux dangers qu'elles représentent.

L'action 8.2 du PDU indique déjà : « Eviter l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs. » Cette formulation sera amendée pour indiquer : « proscrire l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs et, à l'occasion de travaux, réorganiser l'espace public pour supprimer les pistes existantes sur trottoirs ».

REC 11 : La commission d'enquête souhaite que la mesure 14.5 (zonage pour moduler le nombre de places de stationnement exigées pour les constructions neuves) soit réexaminée.

Le SMTC analyse finement toutes les demandes formulées par les personnes publiques consultées dans le cadre de leur avis sur le PDU, ainsi que par le public pendant l'enquête publique, de façon à statuer sur les modifications à apporter au PDU sur ce sujet en vue de son approbation. Par exemple, suite à plusieurs contributions pendant l'enquête publique et du fait de l'approfondissement des études sur le BHNS Grenoble-Montbonnot en 2018 et au 1er trimestre 2019, le zonage dans du projet de PDU sera modifié pour tenir compte du tracé affiné du BHNS.

REC 12 : La commission d'enquête demande que le coût de l'abonnement du stationnement « résidents » soit fonction du revenu, avec un plafond dissuasif à la reprise de la voiture pour aller au travail.

La Ville de Grenoble avait mis en place, par délibération du 20 Juin 2016, une tarification solidaire du stationnement résidents sur voirie à compter du 1er Juillet 2016, basée sur le quotient familial. Cette délibération a été annulée par le tribunal administratif de Grenoble (Jugement du 14 février 2017, n° 1603667), au motif qu'il ne s'agissait pas d'un service public et que cette tarification solidaire ne pouvait être regardée comme la conséquence nécessaire des dispositions de l'article 147 de la loi du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions qui permet de fixer les tarifs des services publics administratifs à caractère facultatif en fonction du niveau du revenu des usagers et du nombre de personnes vivant au foyer.

Néanmoins, dans le cadre de l'élaboration du projet de Loi d'Organisation des Mobilités, le SMTC au sein du GART, et la Métropole, au sein de l'association France Urbaine, ont proposé un amendement au projet de loi afin d'autoriser la tarification solidaire / sociale de stationnement (modification de l'article L.2333-87 CGCT), comme est aujourd'hui autorisée la tarification sociale pour les transports en commun. Cet amendement a été adopté dans le cadre de l'examen du projet de loi en commission au Sénat en mars 2019, ce qui devrait permettre, une fois la loi promulguée, de mettre en place cette mesure.

REC 13 : La commission d'enquête souhaite que le SMTC reformule plus clairement dans le rapport du PDU sa démonstration relative à la baisse de 6% des kilomètres parcourus et sa contribution à la diminution des émissions de GES.

La partie 6 du PDU et le rapport environnemental seront complétées pour prendre en compte cette recommandation.

REC 14 : La commission d'enquête souhaite que les impacts du dispositif *crit'air* mis en œuvre sur l'agglomération grenobloise, soient évalués et rendus publics.

Les certificats Crit'Air permettent de distinguer les véhicules selon leur motorisation et leur année de mise en circulation, et de les classer en fonction de leurs émissions polluantes.

Dans l'agglomération grenobloise, ces certificats sont actuellement utilisés dans le cadre du dispositif de gestion des épisodes de pollution atmosphérique, ainsi que dans le cadre de la préfiguration d'une zone à faibles émissions (ZFE) pour les Poids-Lourds (PL) et Véhicules Utilitaires Légers (VUL) sur le centre-ville élargi de Grenoble. Il est à noter qu'à compter du 2 mai 2019, la ZFE entrera en vigueur de façon pérenne sur 10 communes de la métropole et le campus universitaire, avant d'être élargie à 18 communes supplémentaires à horizon février 2020.

Concernant le dispositif « pic de pollution » :

Depuis fin 2016, le SMTC et Grenoble-Alpes Métropole, en partenariat avec l'État et les territoires voisins, ont mis en place un dispositif de gestion des épisodes de pollution atmosphérique, afin de réduire la durée et l'intensité des pics de pollution. En fonction de la durée des épisodes et des concentrations de pollutions mesurées, plusieurs mesures successives sont déclenchées : abaissement des limitations de vitesses à 70 km/h sur les grands axes routiers, incitations tarifaires à l'usage des transports collectifs et du service public de location de vélos Métrovélo, restrictions de circulation pour les véhicules les plus anciens et polluants (basés sur le classement des véhicules selon les certificats qualité de l'air dits certificats « Crit'Air »).

Une évaluation de ce dispositif a été réalisée par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes pour les épisodes de pics de pollution de l'hiver 2016-2017. Cette évaluation a mis en évidence une baisse effective des émissions de polluants de l'ordre de 9% avec la mise en place de la circulation différenciée basée sur les certificats Crit'Air, pour une réduction du trafic de l'ordre de 5%. Cette évaluation montre également l'importance à faire respecter le dispositif par les automobilistes pour réduire les émissions pendant les épisodes de pics de pollution. Les conclusions de l'évaluation sont publiques et disponibles sur le site d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes (dossier de presse paru en mars 2017 : « 2016 : l'amélioration de la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes se confirme »).

Concernant la ZFE pour les PL et VUL :

La Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte a introduit dans le Code Général des Collectivités Territoriales plusieurs articles, dont l'article L2213-4-

1 qui, au point IV, précise que "l'autorité compétente pour prendre en compte les caractéristiques de la ZFE] en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus [...]". L'article prévoit la possibilité de modifier le contenu réglementaire le cas échéant.

Conformément à ces prescriptions, Grenoble-Alpes Métropole et les communes associées au dispositif réglementaire prévoient la mise en place d'un processus d'évaluation régulière, à partir de la date d'entrée en vigueur de la première étape de ce dispositif en mai 2019.

La méthodologie envisagée consiste à mobiliser, à différentes échéances, l'ensemble des tâches ayant abouti à l'évaluation des impacts décrite dans les parties précédentes, à savoir :

- Réalisation d'enquêtes de relevés des plaques d'immatriculation ;
- Traitement des données issues de ces enquêtes dans le but de définir les parcs en circulation, segmentés par Certificats Qualité de l'Air ;
- Modélisation des émissions de polluants sur le périmètre et en dehors de celui-ci ;
- Analyse critique des résultats :
 - Mesure des progrès sur les indicateurs liés au parc et à la qualité de l'air ;
 - Confrontation des résultats obtenus avec la « situation initiale » et la « situation ZFE » telle qu'elle a été modélisée.

Pour respecter l'exigence de fréquence de l'article L2213-4-1 du CGCT cité précédemment, ces travaux seront réalisés en 2022, 2025 et 2028 et les conclusions seront rendues publiques.

Des indicateurs complémentaires pourraient être intégrés à l'évaluation, permettant d'enrichir la compréhension du fonctionnement et de l'efficacité du dispositif : nombre de contraventions dressées pour infraction à la réglementation, données de trafic, nombre de demandes de dérogations individuelles...

REC 15 : La commission d'enquête souhaite que l'extension de la ZFE [Zone à Faibles Emissions] soit faite progressivement, au rythme de l'évolution du parc automobile afin de ne pas pénaliser les personnes à revenus modestes et les petites entreprises.

Le principe est bien de mettre en place progressivement la ZFE. Néanmoins, l'objectif de cette mesure est d'accélérer la transition énergétique du parc de véhicules. Il n'est donc pas souhaitable que les critères d'accès à la ZFE suivent le rythme du renouvellement tendanciel des véhicules.

Afin de ne pas pénaliser les ménages énergétiquement vulnérables, le principe est d'accompagner de façon ciblée les ménages et entreprises qui en ont besoin (action 2.2 du PDU).

REC 16 : La commission d'enquête recommande, en vue de faciliter l'intermodalité, que la possibilité de mettre des vélos dans les transports en commun soit progressivement renforcée par la création d'équipements ad'hoc.

Pour ce qui est des lignes Flexo, le PDU prévoit dans son action 11.1 d'« étendre les possibilités pour les usagers de pouvoir transporter leurs vélos dans les cars suivant la saison. » C'est possible pour l'instant sur les lignes Flexo 62 et 67 (racks à vélo à l'arrière) et sur les lignes Proximo 23 et 65 (en soute). L'objectif est de pouvoir systématiser cette possibilité en dehors de la zone dense plate. Par ailleurs, il est déjà possible également de transporter des vélos pliants dans tous les véhicules.