

Contribution à l'enquête publique relative au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération Grenobloise

Publié le 8 octobre 2018, le dernier rapport du GIEC expose les conséquences d'un réchauffement des températures au-delà de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Pour les experts, limiter la hausse à 1,5 °C passe par une réduction des émissions de CO2 de 45 % d'ici 2030. La gravité du réchauffement climatique à venir dépend des choix qui sont faits maintenant et jusqu'en 2030. Si rien n'est fait, les conséquences seront dramatiques. Pour le moment, malheureusement, les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique ne semblent pas prêts de s'arrêter : chaque année, les émissions de gaz à effet de serre augmentent et aucun pays ne semble montrer l'exemple à suivre afin d'enrayer le cercle vicieux de la consommation d'énergies fossiles.

En 2017, en France, les émissions totales de CO2 ont augmentées de 3,2%. Ces chiffres sont graves. L'écart avec l'engagement climatique Français ne cesse de se creuser. En 2017, les émissions totales de CO2 sont 6,7% supérieur à l'objectif du plan climat. Au niveau des transports, qui représentent 29% des émissions de CO2 en France, les émissions sont supérieures de 10,6% à l'objectif du plan climat. Le PDU Grenoblois arrive donc à ce moment crucial. Sa période est précisément celle sur laquelle le déclin majeur des émissions de CO2 doit se produire. Le PDU se doit donc de respecter les objectifs du GIEC, et de réduire de 45% des émissions de CO2 pour les transports d'ici 2030. Le PDU doit nous mettre sur la trajectoire permettant d'atteindre la neutralité carbone du territoire en 2050.

A Grenoble, chacun a pu ressentir en 2018 les effets du réchauffement climatique. L'été 2018 constitue la bande annonce de notre avenir. Un film catastrophe : canicule, sécheresse, effondrement de pans entiers de montagnes, inondations, incendies. Comment ne pas se sentir concerné lorsque l'on sait que la pollution de l'air est la 3ème cause de mortalité en France et que Grenoble est l'une des 14 zones les plus polluées en France ? Que la pollution fait un mort tous les trois jours à Grenoble ? A l'heure où la Commission européenne poursuit la France en justice pour non-respect de la qualité de l'air, les citoyens ne veulent plus attendre pour agir.

114 décès par an sont attribuables à l'exposition à la pollution atmosphérique (5% de la mortalité, 7% des cas de cancer du poumon) avec un impact sanitaire essentiellement lié à l'exposition chronique.

La métropole grenobloise est concernée par les deux procédures de contentieux européen contre la France pour non-respect des valeurs limites (VL) et insuffisance des plans d'actions concernant les particules PM10 (VL 2005) et le NO2 (VL 2010).

Extrait de l'annexe : Rapport Environnemental - Page 37

Depuis la démission de Nicolas Hulot en Septembre dernier, des mobilisations pour le climat ont eu lieu dans toute la France. Sous forme de pique-nique début septembre, puis de marche début octobre, de plus en plus de grenoblois se mobilisent. Samedi dernier, le 13 octobre 2018, plus de 10 000 citoyens sont descendus dans les rues de Grenoble, montrant leur engagement et leur prise de conscience.

Nous saluons la démarche d'élaboration de ce PDU et les engagements pris par le SMTc et la Métropole en faveur des mobilités alternatives. Nous avons conscience du contexte budgétaire contraint. Ce PDU va dans la bonne direction mais il ne répond pas pleinement aux enjeux que nous avons identifiés. **L'enjeu majeur pour la santé des Grenoblois est de réduire le trafic routier afin d'obtenir une qualité de l'air satisfaisante.**

Comme nous allons le démontrer dans ce document, le PDU ne répond pas à l'urgence sanitaire, climatique et environnementale. Nous demandons donc de revoir les ambitions à la hausse, en modifiant le plan d'action en conséquence.

1. Forme de l'enquête publique

Au sujet de l'enquête publique, nous souhaitons mentionner à nouveau deux points que nous avons communiqués le 19 Octobre par email à la commission d'enquête :

- Sur le site du SMTc, les pages 134 et 135 de l'annexe « Rapport Environnemental » sont manquantes. Si ce document est bien complet sur le registre numérique, cette omission sur le site web que nous imaginons le plus fréquenté, est malencontreuse.
- Nous attirons votre attention sur l'inadéquation des permanences des commissaires enquêteurs pour les personnes ayant un travail. Il n'y a en effet aucune permanence en dehors des heures de travail courante, par exemple après 17h. Il n'y a pas non plus de permanence le samedi. Ceci ne nous paraît pas acceptable pour ce type d'enquête publique à fort enjeux, la loi est pourtant claire à ce sujet.

*Les jours et heures où le public pourra consulter le dossier et présenter ses observations **sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail** ; ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés.*

Code de l'environnement - Article R123-16

2. Les mesures du PDU manquent d'ambition

Les routes sont saturées à Grenoble, et la solution ne peut être qu'un report modal de la voiture sur les transports en commun et les transports doux. Un des grands objectifs annoncés est une baisse de 6% du nombre de kilomètres parcourus en véhicules motorisés en 2030 par rapport à 2015. **La métropole Grenobloise de 2030 sera donc très semblable à celle de 2015.**

Par ailleurs, ce chiffre de 6% est repris dans plusieurs documents du PDU mais avec un sens différent. Ainsi dans la plaquette de présentation "Les points clés du PDU", ce chiffre représente la baisse "de kilomètres parcourus en voiture".



Les points clés du PDU - Page 3

Le document "L'évaluation du PDU", quant à lui mentionne ce chiffre de 6% mais il concerne une catégorie de véhicules différente : les véhicules motorisés. Catégorie qui englobe donc entre autres les voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourd, bus, train.

"Cette évaluation a permis d'estimer une baisse des kilomètres parcourus en véhicules motorisés de 6 % entre 2015 et 2030" (page 256)

Au vu du graphique page 258, la baisse concernant les véhicules particuliers serait de 2% à 3%. Le chiffre de 6% correspondait à la baisse cumulée pour toutes les catégories de véhicules : véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers. La majorité de la baisse provient donc des véhicules utilitaires légers. Veuillez noter qu'il s'agit là d'une estimation réalisée en mesurant le graphique car aucun chiffre précis n'est communiqué concernant les objectifs par types de véhicules. Nous attirons donc votre attention sur le fait que trois extraits du PDU utilisent des termes différents ce qui rend son analyse difficile. **La plaquette de présentation semble contenir une information erronée qui est de nature à induire en erreur les citoyens.**

Nous comprenons la volonté du SMTc de communiquer sur 6% plutôt que sur 2% mais cet objectif, qu'il soit de 2% ou 6%, n'est de toute façon pas cohérent avec les objectifs de développement des transports en commun, des vélos, de la place retrouvée du piéton en ville.

Comment expliquer que toutes les mesures du PDU ne produisent qu'une si faible baisse des déplacements en voiture ?

Nous avons bien noté qu'en 2030, si rien ne changeait, avec l'augmentation de la population attendue, la hausse du nombre de kilomètres parcourus en voiture serait de 12%. La dynamique prévue pour 2030 est donc la bonne, cependant ce n'est pas suffisant, quelques pourcents de voiture en moins, ce n'est pas la ville apaisée dont la population a besoin. Selon le WWF, une baisse de 10 à 20% du nombre de kilomètres parcourus en voiture est nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques Français.

“Réduire les déplacements par personne (en km/hab/an) de 10 à 20% d'ici 2030 et de 20 à 35% d'ici 2050, par rapport à 2010”

Recommandation du WWF - Page 76

https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2018-07/20180704_Etude-defi-climatique-villes.pdf

Au niveau des émissions de CO₂, l'objectif de baisse annoncée dans le document d'évaluation du PDU pour le secteur des transports d'ici à 2030 est de -29%. Comme annoncé en introduction, la réduction nécessaire au niveau national pour atteindre l'objectif 1,5°C du GIEC est de 45%. Si l'objectif « tous secteurs confondus » du Plan Air Énergie Climat de Grenoble-Alpes Métropole sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 (50 % d'émissions de gaz à effet de serre entre 2005 et 2030) semble en phase avec cet objectif, il convient de rappeler qu'en France, le secteur des transports représente 29% des émissions de CO₂. Sans connaître précisément le chiffre équivalent à Grenoble, nous savons que celui-ci ne représente pas plus de 40%. Une baisse de 29% dans le secteur des transports à Grenoble ne fait donc pas sa part pour l'atteinte de l'objectif global de 45%. D'autres secteurs devront compenser cette baisse insuffisante.

Nous déplorons que le secteur des transports se contente d'une réduction 29% lors qu'une baisse de 45% est indispensable. Nous nous efforcerons, dans les chapitres suivants de proposer des solutions concrètes permettant l'atteinte de cet objectif.

3. Le PDU n'interdit pas les projets qui mettent en danger notre santé

Plusieurs projets qui vont augmenter le trafic automobile, et par conséquent la pollution, sont en cours d'évaluation ou d'approbation dans l'agglomération. Nous attirons votre attention sur le danger pour notre santé de deux d'entre eux :

- Le projet d'élargissement de l'A480,
- Le projet du centre commercial Neyrpic à Saint Martin d'Hères.

Le projet d'élargissement de l'A480

Le projet d'élargissement de l'A480 représente l'un des plus gros investissements de ce PDU avec plus de 360 millions d'euros (sur les 820 millions prévus jusqu'en 2023). Ce financement massif d'une solution purement routière nous interroge fortement. Il nous interroge d'autant plus que les financements envisagés pour d'autres mobilités sont lointains et incertains, à l'image des investissements nécessaires pour le TER qui permettraient de désengorger les accès vers Grenoble.

Les gains de temps importants dont bénéficiera l'autosolisme vont rendre ce transport plus compétitif que les modes alternatifs. Deux effets sont à craindre. Le premier c'est que certains habitants ne passeront pas aux modes alternatifs, voire même les abandonneront pour reprendre leur véhicule. Le second c'est l'encouragement à la périurbanisation, risque pointé dans l'avis de l'autorité environnementale. Ces effets vont dégrader la qualité de l'air et accroître les émissions de CO₂. Dans quelques mois ou années nous aurons retrouvés les mêmes bouchons. Nous vous invitons à étudier le cas de l'A9 à Montpellier qui a été doublé. Malgré les deux 2*3 voies, les bouchons demeurent¹.

Cet élargissement est une impasse. Nous proposons des solutions permettant à la fois de répondre aux besoins de mobilité et aux enjeux environnementaux :

- ***limiter la vitesse à 70km/h sur toute l'A480 et la Rocade, pour réduire le bruit, la pollution, la congestion et l'accidentologie,***
- ***installer des murs antibruit le long de tous les quartiers traversés,***
- ***ne pas élargir l'emprise de l'A480 et utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme 3ème voie,***
- ***Utiliser la 3ème voie créée comme voie réservée aux bus et au covoiturage.***

Ces solutions ont fait leur preuve en France ou à l'étranger. Des milliers de kilomètres de voies covoiturage existent en Amérique du nord. La Région Ile de France lance un vaste plan en ce sens². Lyon et Paris ont réduit la vitesse du périphérique à 70. Cette simple mesure, étudée à l'appui, réduit les émissions de NOX et de particules de 5 à 10%. Y renoncer c'est choisir d'exposer inutilement la population à la pollution.

Nous précisons que ces demandes font largement écho à celles du SCoT avec lequel le PDU doit être compatible. Ainsi la limite à 70 km/h sur l'ensemble du boulevard périphérique (Rocade et A480) et la création de voies bus - covoiturage sur les autoroutes pénétrants dans

¹

<http://www.midilibre.fr/2018/05/31/doublement-de-l-a9-un-an-apres-c-est-toujours-la-galere-a-l-entree-de-montpellier.1679491.php>

²

<https://www.lemoniteur.fr/article/lancement-d-une-consultation-internationale-sur-le-devenir-des-autoroute-s-du-peripherique-et-des-voies-rapides-du-grand-paris.1973714>

l'Agglomération (A48, A480, A51, A41) doivent être intégrées au PDU. Les pages 353 à 363 du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT sont claires à ce sujet.

Nous craignons un accroissement important du trafic sur l'A480. Il semble indispensable que le PDU évalue régulièrement la circulation et la pollution sur cet axe. En cas de non-respect des objectifs, la mise en place d'un péage urbain, désormais permis par la loi, devra être étudiée et mise en œuvre pour financer les transports collectifs et d'atteindre enfin une qualité de l'air conforme aux réglementations.

Le projet du centre commercial Neyrpic à Saint Martin d'Hères

Ce projet situé à proximité du centre-ville de Grenoble et du domaine universitaire, prévoit une fréquentation de 7 millions de visiteurs par an, et 5 à 10 000 voitures en plus par jour sur l'avenue Gabriel Péri.

Le promoteur de ce projet vante dans sa plaquette de présentation³, les qualités de la zone de chalandise du projet : 615 000 habitants dont plus de la moitié sont à plus de 10 minutes de transports en voitures. Le promoteur semble trouver opportun de préciser qu'il va attirer la clientèle aisée de la vallée du Grésivaudan, engendrant ainsi du trafic supplémentaire sur la rocade Sud. Mais aussi que le projet est situé à seulement à 8 minutes du centre-ville de Grenoble en voiture et qu'il vise à capter la clientèle du centre-ville. Il faut également penser aux camions de livraisons qui approvisionneront ce centre commercial. Le risque de saturation aux heures de pointes est tel qu'un Commissaire enquêteur avait conclu au sujet du projet de centre commercial, qu'un élargissement de la Rocade Sud pourrait être nécessaire⁴ :

Par ailleurs le P.D.U. de l'agglomération grenobloise, en cours de refonte, définira les orientations générales en matière de circulation dans l'agglomération, la diminution de celle-ci étant recherchée à tout prix.

Mais surtout il appartiendra aux autorités politiques du Département et de la Région Urbaine Grenobloise de se pencher sur la requalification de la voie rapide urbaine « Rocade SUD » en **autoroute urbaine à 3x3 voies afin** d'en limiter au mieux les encombrements aux heures de pointe qui entraînent un accroissement des flux de circulation dans Gabriel PERI.

Extrait du rapport d'enquête préalable à la DUP de l'aménagement de la ZAC Neyrpic

³ <http://www.apsysgroup.com/wp-content/uploads/2018/07/plaquette-projet.pdf>

⁴ Rapport d'enquête préalable à la DUP de l'aménagement de la ZAC Neyrpic - Jean-Claude ROUGELOT - 18/08/2010 <https://drive.google.com/file/d/1uleWzzMqpn9H7bJ7l6BZXJv4rfsiEFvq/view> Page 35

UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE

ET INCONTOURNABLE

Sur un axe routier majeur
80 000 véhicules/jour sur la Rocade

À proximité de la vallée du Grésivaudan
(bassin de population CSP+)
avec un accès direct depuis l'A41 et la Rocade

À 8 minutes
du centre-ville de Grenoble

Face au campus universitaire
47 000 étudiants
10 000 chercheurs



UNE ZONE DE CHALANDISE

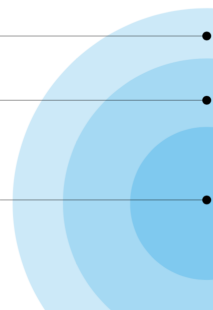
DE PLUS DE 600 000 HABITANTS



Zone tertiaire
à moins de 30 min :
615 602 HAB.

Zone secondaire
à moins de 20 min :
500 108 HAB.

Zone primaire
à moins de 10 min :
266 021 HAB.



Le PDU ne détaille aucune action pour les futurs clients de ce centre. Nous aurons l'occasion de détailler plus loin dans cet avis, les lacunes du développement prévu sur le réseau de transports en commun. Il est improbable qu'une part significative de la clientèle cible de ce centre utilise les transports en commun pour s'y rendre. Ceux-ci ne sont tout simplement pas adaptés, surtout le samedi, et attractifs pour la clientèle cible de ce projet.

De plus, ce projet va à l'encontre de l'objectif de développement du commerce de proximité du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la grande région de Grenoble avec lequel le PDU se doit d'être en cohérence.

L'agglomération grenobloise souhaite bénéficier de plus de logements, offrir à ses habitants plus de commerces de proximité, maintenir une offre d'emplois diversifiée... au sein d'une organisation plus équilibrée qui permette de réguler la demande de déplacements, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de favoriser l'intégration sociale des habitants. Cela passe notamment par un développement plus intense du cœur de l'agglomération et une maîtrise de l'extension de l'urbanisation au-delà, un renforcement et une diversification de l'offre de logements, une bonne articulation entre urbanisme et transports, ainsi qu'entre ville et nature, ... Mieux connectées au cœur d'agglomération, les trois « polarités relais » (Nord-Ouest, Sud et Nord Est) seront confortées comme espaces privilégiés pour l'accueil des fonctions métropolitaines stratégiques et des activités innovantes, les activités économiques et commerciales et les grands équipements à fort rayonnement, au sein d'une stratégie coordonnée.

L'essentiel du SCOT - Page 22

http://scot-region-grenoble.org/wp-content/uploads/2018/02/Essentiel_SCoT_GREG-2018-A4-web.pdf

Notons également que le PLUi qui a été arrêté par le conseil métropolitain le 28 septembre 2018 précise dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), à propos de l'avenue Gabriel Péri :

Engager la requalification urbaine et paysagère de l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères par le traitement d'un front urbain sur sa section centrale, intégrant la mixité fonctionnelle et limitant la place de la voiture au profit des cheminements piétons et cycles.

PADD - Page 27 https://www.lametro.fr/cms_viewFile.php?idtf=4184&path=PLUI-PADD-version-arretee.pdf

C'est certainement afin d'être en cohérence avec la politique déjà actée du SCoT que le PDU classe le boulevard Gabriel Péri comme zone à "enjeux d'apaisement et de confortement de la vie locale". Nous saluons cette décision. Ce projet de centre commercial et l'augmentation de trafic routier attendus ne sont pas compatibles avec cet objectif. Nous dénonçons le silence de la métropole et du SMTC sur ce sujet.

Nous proposons :

- ***Que tout projet de nouveau grand centre commercial générant du flux routier soit annulé.***
- ***Que le commerce local soit encouragé et renforcé plutôt que fragilisé encore plus avec de tels projets.***
- ***Si toutefois il était jugé nécessaire de développer des centres commerciaux, nous proposons de renforcer les centres commerciaux existant avec une gestion des déplacements associés privilégiant les transports propres.***
- ***Si toutefois le projet Neyrpic devait se faire nous proposons de mettre en place solutions de transports en commun adaptés afin de vraiment faire de cette zone (Avenue Gabriel Péri actuellement 2x2 voies) une zone d'apaisement.***

Conclusion

L'A480 va encourager l'utilisation de la voiture, le centre commercial Neyrpic va engendrer un trafic routier supplémentaire très significatif dans une zone à "enjeux d'apaisement et de confortement de la vie locale". Ces deux projets, démontrent à eux seuls que la transformation de nos modes de déplacement n'est pas réellement prise au sérieux.

Nous attendons d'un plan de déplacement urbain à la hauteur des enjeux qu'il rende impossible ces deux projets qui mettent en danger la santé des habitants de l'agglomération Grenobloise et contreviennent aux objectifs climatiques.

4. Une autre ambition pour le bien-être de tous est possible

En France, les transports sont la principale source d'émission de GES. La diminution de la part des véhicules motorisés, le développement de l'offre de transport en commun et le renforcement de son attractivité sont à l'échelle de la métropole les principaux leviers d'actions.

Rendre les transports en commun aussi attractifs que la voiture

Les solutions existent pour rendre attractifs les transports en commun et ainsi diminuer significativement l'utilisation de la voiture. Une d'entre elle bien que clivante mérite d'être étudiée dans le contexte Grenoblois : la gratuité totale ou partielle. Nous pensons que Grenoble qui a actuellement une politique modèle dans de nombreux domaines, et a été pionnière sur les alternatives au tout voiture avec le tramway à l'époque, devrait engager un débat de fond sur cette question. A ce jour, nous jugeons ne pas avoir assez d'éléments pour juger de la pertinence de la gratuité totale pour les transports en commun à Grenoble et attendons impatiemment les résultats de l'étude lancée par le SMTC à ce sujet.

Si la gratuité est un moyen qui a fait ses preuves pour réduire l'usage de la voiture et développer l'usage des transports en commun, cela ne doit bien sûr aucunement être un frein budgétaire au développement du réseau de transports en commun. D'autres mesures incitatives et des mesures contraignantes peuvent amener a un resultat equivalent en terme de fréquentation du réseau. Malheureusement, notre constat est que le PDU ne contient pas de mesures fortes concernant l'attractivité des transports en commun ou la contrainte du réseau routier de nature à créer un report modal majeur vers les transports en commun. Cela n'est pas en phase avec l'urgence de transformation de nos moyens de déplacements.

La majorité des kilomètres parcourus en voitures sur le territoire de la métropole sont réalisés dans le cadre de déplacements périurbains. Si dans le cœur de la métropole, les pratiques de mobilités ont fortement évoluées depuis les dernières décennies, l'évolution dans le périurbain est insignifiante. Le PDU doit s'attaquer à ce défi.

Dans le cadre périurbain, les trajets domicile-travail nous paraissent les plus faciles à faire évoluer. Si les urbains ont une myriade de solutions à leur disposition pour se déplacer, en zone péri-urbaine, la voiture est malheureusement souvent la seule solution efficace. Le réseau de bus périurbain n'est pas assez performant pour être envisagé par ceux qui peuvent se permettre de posséder une voiture. Nous comprenons bien que c'est un problème "de l'œuf ou la poule", tant que la demande ne sera pas là, le réseau ne sera pas développé. Tant que le réseau ne sera pas une alternative efficace, la majorité continuera à utiliser la voiture.

Nous remarquons qu'en zone périurbaine les bus sont souvent peu remplis alors que la route est saturée. Il y a urgence à rendre les transports en communs attractifs et nous ne voyons pas de mesures adaptées à ce défi dans ce PDU. Il n'est pas souhaitable d'attendre que la voiture ne soit plus une solution performante d'un point de vue économique pour développer le réseau. Le PDU se devrait d'offrir un plan précis sur le développement des bus périurbains tant il conditionne l'atteinte des objectifs environnementaux. L'effort majeur doit donc se situer à ce

niveau et nous regrettons que le PDU ne détaille pas précisément ces développements. Nous n'avons pas de solutions miracles à proposer mais l'expérience d'autres villes montre qu'à ce niveau, un renforcement de l'attractivité du réseau couplée à une augmentation des contraintes sur la voiture permet de relever ce défi.

Le développement des bus périurbains tels que nous le souhaitons créerait un besoin massif de place en parkings-relais. Le PDU adresse bien ce point avec la création des "points M". Nous aurions souhaité que le chiffrage du nombre de places qui sera créé soit pas plus précis, notamment en ce qui concerne les plus petits parkings, d'une capacité de 20 à 100 places pour lequel cette fourchette est trop grande.

Un frein majeur pour beaucoup à l'utilisation des transports en commun est leur complexité dès qu'il s'agit d'effectuer des trajets qui dépassent la frontière administrative du SMTC. Les correspondances sont souvent sources de frustration, la fréquence des Transisère est moindre et le coût peut être prohibitif bien qu'il soit compétitif comparé à la voiture. Il nous paraît urgent de mettre en place des trajets efficaces à l'échelle de la grande région Grenobloise. La mise en place d'une Autorité Organisatrice des Mobilités à l'échelle du bassin de vie Grenoblois figure dans le PDU mais est prévue après 2023. Nous proposons que ce changement intervienne au plus tôt.

Développement du tramway

Alors que le Tramway est saturé, aux heures de pointes, voir la majorité de la journée sur la ligne A, que sa fréquentation a diminué en 2017, nous nous interrogeons sur le modeste développement annoncé de celui-ci. Nous appuyons à ce sujet [la position de l'ADTC](http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article521).

L'ADTC [...] demande de combler la lacune de ce projet de PDU qui oublie de poursuivre le développement du réseau de tramway pour en faire le moteur de l'offre de transports publics de l'agglomération.

<http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article521>

Si le développement du Tramway coûte cher, celui-ci a prouvé son efficacité à Grenoble et les sommes investies sur l'élargissement de l'A480 et l'aménagement du Rondeau devraient être mises à profit dans ce cadre.

En résumé, nous proposons et souhaitons voir préciser les points suivants dans le PDU :

- ***La mise en place d'une autorité organisatrice des mobilités au plus tôt***
- ***Le développement des bus périurbains :***
 - ***Avec un renforcement des dessertes existantes et le cas échéant la création de nouvelles lignes express sur tous les axes nord, sud, est***

- *Avec une augmentation de la fréquence des transports en commun pour les rendre plus attractifs*
- *Avec une desserte adaptée à toute heure, particulièrement afin d'être une solution pour les travailleurs en horaires décalés*
- *Avec une augmentation des dessertes des zones d'emploi (ZA, ZI, ...), et via des axes transverses ne nécessitant pas un passage par le centre-ville*
- *L'augmentation du nombre de places dans les parkings relais d'au moins 100% et que le PDU chiffre précisément le nombre de places envisagées*
- *Continuer le développement du réseau Tramway, cela doit être préféré au bus lorsque c'est pertinent*
- *Etudier la mise en place d'un péage urbain avec possibilité de rabattement sur des parking relais et/ou augmenter les zones faibles émissions*
- *Etablir une politique tarifaire attractive, multimodale et lisible*
- *La généralisation de voies de bus dédiées*

5. La qualité de l'air en 2030 ne sera toujours pas conforme aux recommandations de l'OMS

En 2030, selon le document "L'évaluation du PDU", le PDU ne nous donne aucune garantie que l'air dans la métropole sera conforme aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la santé datant de 2005. Nous avons bien pris connaissance de la part relative des transports motorisés dans la pollution dans son ensemble et comprenons bien que le PDU seul, ne peut garantir un air conforme aux recommandations de l'OMS. Cependant, le PDU ne nous semble pas faire sa part dans ce combat. Comme nous l'avons vu précédemment la baisse du nombre de kilomètres en véhicules motorisés est trop faible et ne permet pas à technologie identique de garantir une amélioration significative de notre qualité de l'air.

Selon le rapport environnemental dont le PDU a fait l'objet, la diminution de 6% du nombre de kilomètres en véhicules motorisés et l'amélioration technologique des véhicules seraient les seuls leviers d'action mis en place par le PDU. Sachant que l'amélioration technologique des véhicules suit une tendance de long terme et n'est que peu influencé par les actions locales (ce sont majoritairement les constructeurs de véhicules qui réalisent ces améliorations), nous déplorons le fait que les gains attendus vont donc être réalisés par des améliorations technologiques, sans changement de comportement.

Les objectifs de réduction de la pollution sont confus

La plaquette de présentation "les points clés du PDU", donne deux chiffres encourageants : -76% d'émissions d'oxyde d'azote, -50% d'émissions de particules fines. Le document

d'évaluation du PDU, lui mentionne des chiffres radicalement moins encourageant : -27% d'émissions d'oxyde d'azote et -4% d'émissions de particules fines (-4% PM2.5 et -3% PM10).

La plaquette de présentation ne précise pas de contexte pour ces chiffres. Le citoyen en déduira donc certainement que cela représente une amélioration globale et que sa qualité de l'air va être grandement améliorée par le PDU. Malheureusement cette communication est trompeuse.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le document d'évaluation du PDU explique clairement que le secteur des transports ne constitue pas la seule source de pollution. Il précise que les émissions générées par le secteur des transports, représente tous secteurs : 52% pour l'oxyde d'azote et 26% pour les particules fines PM2.5.

En partant de ces chiffres qui fixent donc la part relative du secteur des transports, et de la baisse propre au secteur des transports précisé dans le même document, un rapide calcul nous apprend que, la baisse des émissions d'oxyde d'azote, et de particules fines sur le seul secteur des transports serait de 51% pour l'oxyde d'azote et de 16% pour les particules fines. Ces chiffres se rapprochent des chiffres de la plaquette de présentation mais reste significativement différent.

	Plaquette de présentation	Document d'évaluation	Notre calcul
Réduction des émissions d'oxyde d'azote	-76%	-27%	-52%
Réduction des émissions de particules fines	-50%	-4%	-26%

Incohérence des objectifs de réduction de la pollution

Nous ne savons pas où est la vérité mais **nous déplorons ces incohérences qui sont trompeuses pour le citoyen qui s'en sera tenu à la lecture de la plaquette de présentation.**

Nous déplorons également le manque d'ambition en ce qui concerne le nombre de jour de dépassement du seuil d'alertes pollution. L'évaluation du PDU précise seulement un objectif concernant les PM10: -16%. Quel est l'objectif pour les PM2.5 et le dioxyde d'azote ?

La transition énergétique envisagée n'est pas réaliste

Les gains attendus en termes de réduction de la pollution proviennent principalement d'une transition des véhicules particuliers vers le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). 20% des kilomètres parcourus par les véhicules des particuliers seraient réalisés via du GNV.

Très peu de voitures grands publics proposent une motorisation GNV de série et il y a peu de développement dans ce domaine pour le grand public. Si la transition des véhicules essence ou diesel vers le GNV est techniquement possible, il faut noter que c'est une opération qui a un coût, qui demande une immobilisation du véhicule qui peut être longue et qui contraint fortement l'espace disponible dans le coffre de par l'installation de la réserve de GNV. Les réseaux d'installateurs et de distributions sont peu développés. Le PDU mentionne seulement trois projets de nouvelle station de distribution de GNV en cours d'étude. Si une transition vers le GNV pour les bus et les flottes de véhicules professionnels est une bonne solution, techniquement, **la transition vers le GNV pour les voitures des particuliers nous semble irréaliste.**

Il faudra également prendre en compte les critères sociaux, mettre en place des aides spécifiques, une communication d'envergure. La majorité des habitants est peu informée sur la technologie GNV, et si l'on compare le temps nécessaire pour la transition du Diesel à l'essence ou l'adoption des voitures électriques, cela ne nous semble absolument pas réaliste. Si le PDU mentionne bien un dispositif d'accompagnement pour les professionnels, il ne contient pas de mesures destinées aux véhicules particuliers en dehors d'une communication sur les stations de recharge.

De plus, le GNV, bien qu'une solution permettant de réduire les émissions de NOx et de particules fines, reste une énergie fortement émettrice de CO2, parier sur cette énergie sur le long terme sans une production suffisante de Bio-GNV ne fera que retarder l'échéance à laquelle il faudra réduire l'usage de la voiture pour atteindre la neutralité carbone.

En 2030, le parc de véhicules particuliers électriques ne représenterait que 5% du total des kilomètres parcourus. Si l'on compare la médiatisation des véhicules électriques, le nombre de nouveaux modèles de voitures électriques attendues dans les prochaines années avec le GNV, **l'objectif de 5% de véhicules particuliers électriques paraît faible et le chiffre de 20% de véhicules GNV surréaliste.**

Nous attirons votre attention sur le chiffrage financier des mesures permettant d'atteindre cet objectif. Au regard du document "L'évaluation du PDU", nous ne voyons pas où est le financement pour atteindre cet objectif sur lequel repose, quasiment à lui seul, l'amélioration de la qualité de l'air de la métropole.

Pour finir, nous pouvons citer le rapport environnemental du PDU : "il convient de noter qu'à horizon 2030, compte tenu de l'amélioration technologique du parc, moins de 20% des émissions seraient liées à l'échappement : ainsi, le levier « technologique » est modeste à cet horizon et c'est essentiellement la réduction des volumes de trafic qui permettrait un gain supplémentaire sensible.". Après 2030, les améliorations de la qualité de l'air passeront forcément par une réduction des volumes du trafic. Pourquoi attendre 2030 pour s'y attaquer ?

Nous proposons d'axer ces objectifs sur la réduction des volumes de trafic routiers. C'est l'objectif des solutions proposées dans le troisième chapitre de ce document.

6. Les pics de pollutions

Les pics de pollution sont un fléau pour la santé des Grenoblois et ils sont malheureusement encore trop fréquent chaque année. Comme décrit par l'ANSES dans son étude sur les *normes de qualité de l'air ambiant* (Avril 2017), les conséquences pour la santé de chacun sont importantes : *“les dernières données de santé publique France publiées en 2016 et issues de la surveillance sanitaire confirment le poids important de la pollution atmosphérique en France : 48 000 décès par an pour la pollution particulaire (PM_{2,5}) correspondant à une perte d'espérance de vie pouvant dépasser 2 ans. Le bénéfice sanitaire estimé par SpFrance associé au respect de la valeur guide OMS de 10 µg.m³ de PM_{2,5} en moyenne annuelle en France, serait de 17 000 décès évités chaque année et un gain moyen de 7 mois d'espérance de vie à 30 ans dans les villes de plus de 100 000 habitants”*.

Le PDU se base sur les plafonds de réglementation de l'OMS ce qui est une bonne initiative. Cependant, ce sont les critères de l'Union Européenne qui sont utilisés pour recenser les personnes exposées à un dépassement, sachant que les critères de l'EU sont moins restrictifs que ceux de l'OMS. Afin d'être à la hauteur des risques sanitaires engendrés notamment par les pics de pollutions, **il faudrait que le PDU recense la population exposée à un dépassement des valeurs cibles de l'OMS**. Le risque étant une sous-évaluation des risques sanitaires engendrés par les pics de pollutions.

De plus, il faut savoir que lors des pics de pollutions, pour tous les polluants, si la valeur seuil est atteinte ou dépassée pendant deux jours consécutifs, un plan de vigilance est mis en place. Pour le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre ou l'ozone, les valeurs sont prises sur 3 heures consécutives. Cependant, pour les particules fines, ces valeurs sont prises sur 24 heures. Hors, pendant la nuit, les activités qui émettent des particules fines sont beaucoup moins importantes que pendant la journée. Si pendant la journée, la pollution dépasse le seuil mais que pendant la nuit, elle descend bien en dessous de la valeur limite, la vigilance correspondante ne sera alors pas mise en place. Cependant, le moment de la journée où la majeure partie des habitants respirent cet air pollué est bien au moment où les valeurs sont les plus hautes.

A en croire notre analyse du PDU, les habitants vont continuer à souffrir des pics de pollutions pendant encore longtemps. Mais quelles que soient les mesures de ce plan, il nous paraît indispensable de prendre des mesures fortes rapidement afin de protéger notre santé lors des pics de pollution. Nous nous étonnons que le PDU ne détaille aucune mesure à ce sujet. Le système d'information actuel sur la rocade et le système d'alerte SMS après inscription préalable sur le site du SMTG, ne permettent pas d'inciter les usagers à changer de comportement en amont d'un pic de pollution afin d'éviter celui-ci.

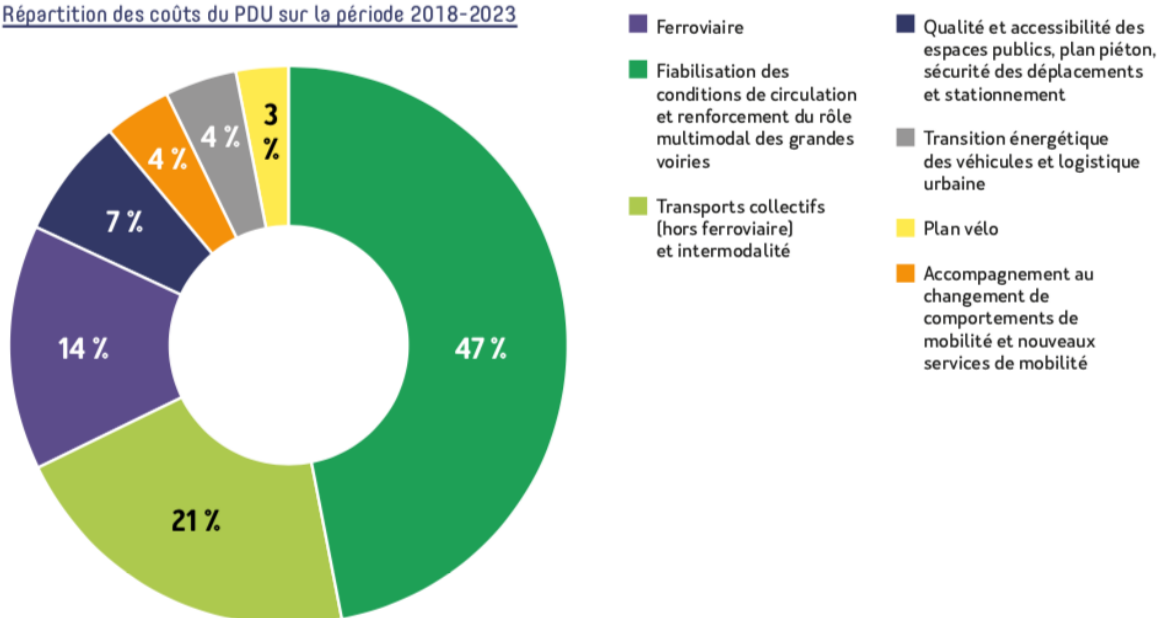
Nous proposons de :

- **Ne pas juste réagir aux pics de pollution mais les anticiper réellement (notamment à partir des informations météorologiques), en réduisant la vitesse sur les routes, en interdisant la circulation dans certaines zones et en rendant les transports en commun gratuits lorsqu'un risque de pollution est avéré.**
- **Sensibiliser et renforcer les contrôles de vitesses, a minima lors des périodes de pollution.**
- **Informers la population des risques encourus selon les normes de qualité de l'air les plus strictes en créant une cartographie de la population exposée à un dépassement des valeurs cibles de l'OMS.**

7. Financement et priorisation

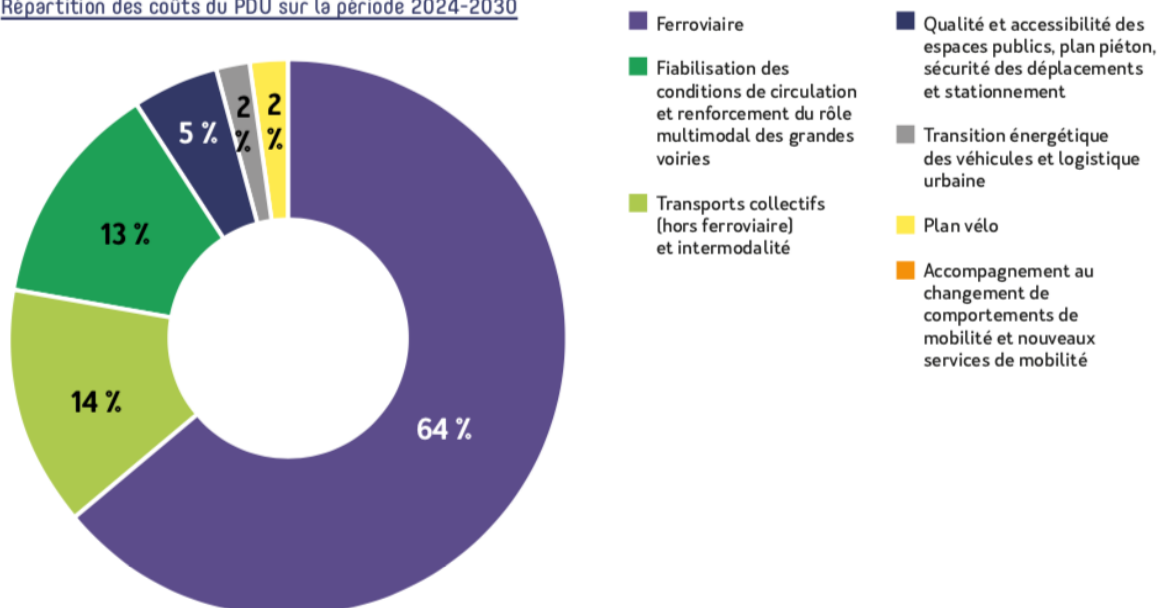
Sur la première période du PDU (2018-2023), l'investissement porte principalement sur des projets routiers. Nous dénonçons cette situation qui va mécaniquement aggraver la pollution liée au trafic automobile.

Répartition des coûts du PDU sur la période 2018-2023



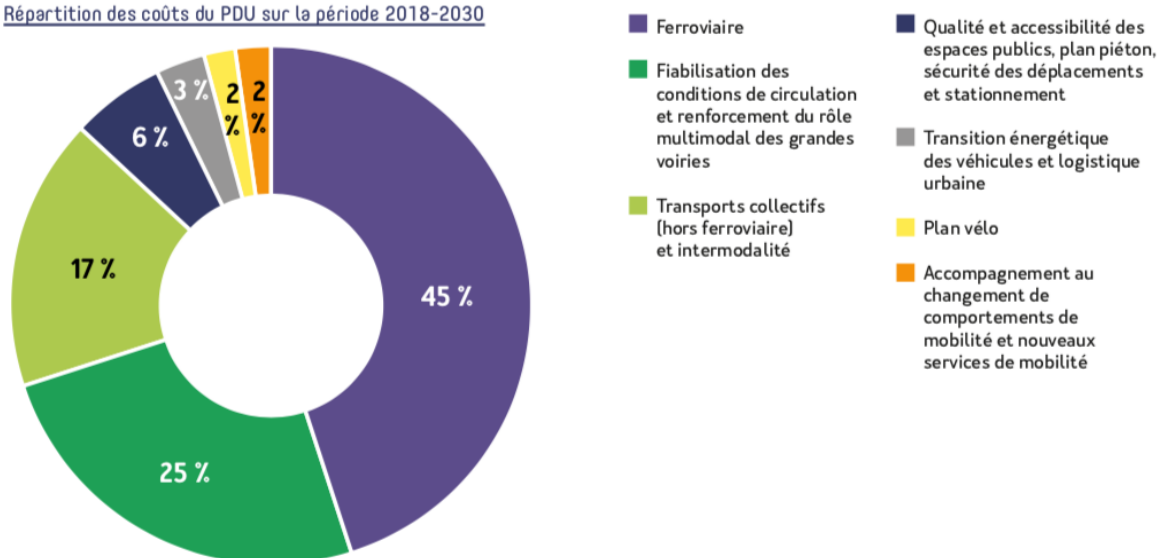
Sur la seconde période (2024-2030), l'investissement porte principalement sur des projets ferroviaires. La part dédiée au projet routier est toujours quasiment équivalente au projet de transports collectifs.

Répartition des coûts du PDU sur la période 2024-2030



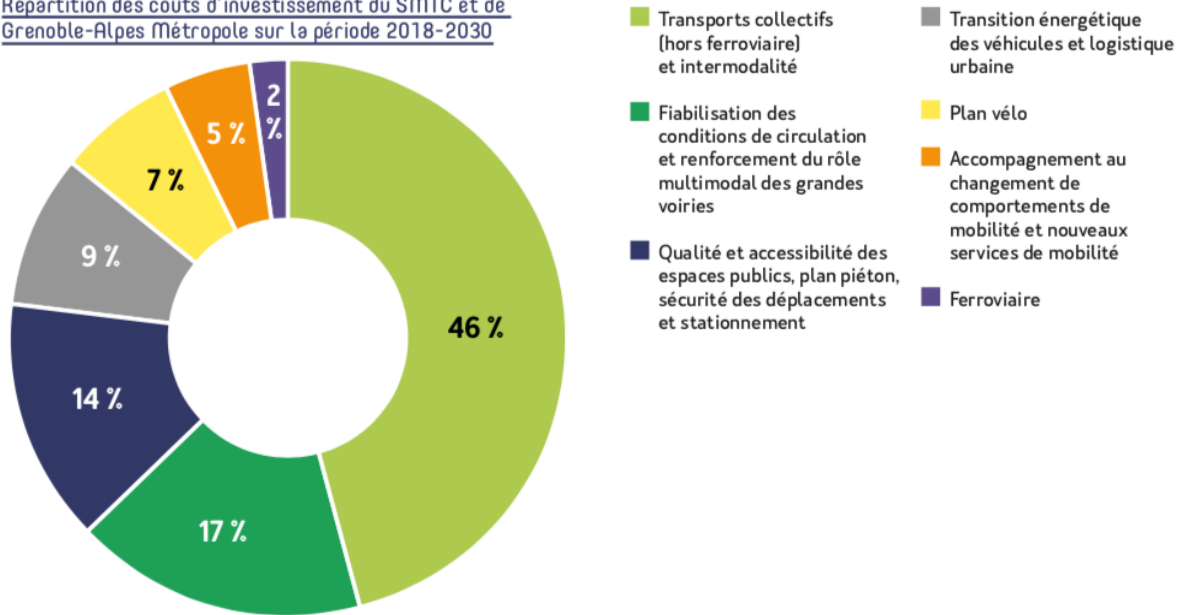
Nous dénonçons la trop grande priorité donnée au projet routier, cela est digne d'une autre époque. Sur la totalité de la période du PDU, les sommes investies pour la voiture sont plus importantes que pour les transports collectifs. La part dédiée au plan vélo et au changement de comportement apparaît trop faible.

Répartition des coûts du PDU sur la période 2018-2030



Si le bilan concernant l'investissement propre au SMTC et à la métropole est plus rassurant, la part dédiée à la voiture reste bien trop importante.

Répartition des coûts d'investissement du SMTC et de Grenoble-Alpes Métropole sur la période 2018-2030



Nous avons bien noté la contrainte financière du SMTC lié au plafonnement de la taxe transport, cependant cette situation ne doit pas occulter la part décroissante de la contribution de la métropole et du département au budget du SMTC.

Nous attendons de l'étude sur la gratuité des transports en commun :

- D'apprendre précisément le coût que représente la billettique et le contrôle des voyageurs dans le budget de la SMTC.
- Une mise en perspective avec le coût de renouvellement annoncé du système billettique dans le PDU.

Conclusion

Le projet de PDU propose de nombreuses mesures intéressantes auxquelles nous adhérons. Nous regrettons principalement que l'effet bénéfique de ces mesures soit perdu par des projets obsolètes tels que l'élargissement de l'A480 et Neyrpic. Au nom de l'urgence environnementale et de notre responsabilité devant les générations futures, **nous vous demandons de renforcer**

l'ambition de ce plan. Ce PDU doit permettre à Grenoble d'être et de rester une Métropole d'innovation et d'audace, capable de répondre aux défis de ce siècle.

Comme nous l'avons démontré, les chiffres annoncés en termes de réduction du nombre de kilomètres en véhicules motorisés ainsi que l'important budget consacré aux projets routiers ne sont pas cohérents avec la volonté politique affichée, qui vise à faire de Grenoble, une métropole modèle dans le domaine des transports.

Merci de noter notre avis favorable au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération Grenobloise sous réserve de lever les points suivants :

- Préciser comment les normes sur la qualité de l'air seront respectées. Le PDU fait reposer cet objectif sur une transition vers le GNV pour les véhicules particuliers qui nous semble irréaliste. Au regard de nos doutes sur cette faisabilité et de l'importance cruciale de ce point, un plan détaillé devrait être précisé
- Rendre ce PDU compatible avec les objectifs de lutte contre l'effet de serre et le dernier rapport du GIEC qui impliquent de réduire les émissions de CO₂ de 45% d'ici 2030
- Intégrer pleinement les orientations du SCoT pour les axes autoroutiers pénétrants dans l'Agglomération (généralisation du 70 sur A480 et Rocade, voies bus - covoiturage sur A48, A480, A41 et A51)
- Accélérer la mise en place d'une Autorité Organisatrice des Mobilités à l'échelle du bassin de vie Grenoblois qui est prévu après 2023 ou offrir des solutions intermédiaires efficaces
- Préciser l'objectif de trafic routier sur la rocade Sud afin de prévenir un éventuel passage à 2x3 voies similaire à l'A480
- Clarifier et si nécessaire redéfinir l'objectif de la baisse du nombre de kilomètres motorisés et en voitures particulières afin de suivre la recommandation du WWF
- Détailler le plan d'action permettant de rendre les transports en commun aussi attractifs que la voiture, notamment pour les trajets périurbains (le chapitre 3 détaille nos propositions)
- Clarifier les engagements financiers sur le ferroviaire et prioriser les actions afin d'améliorer notre bien être au plus vite
- Revoir le dispositif pic pollution pour qu'il soit en anticipation plutôt qu'en réaction
- Adapter l'offre de transport en commun afin d'éviter la saturation aux heures de pointes

Enfin, nous regrettons que le PDU ne prévoit pas de jalons intermédiaires permettant de réévaluer les ambitions du plan. **Nos associations se tiennent à votre disposition pour travailler sur une mise à jour de ce plan qui garantisse la santé de la population de l'agglomération Grenobloise.**

Un texte rédigé et co-signé par les organisations suivantes:

- Association Alternatiba Grenoble
- Le Collectif citoyen pour des alternatives à l'élargissement de l'A480