

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mille dix huit, le neuf juillet, le conseil municipal s'est réuni en séance publique, en l'Hôtel de ville de Grenoble, sur la convocation de Monsieur le Maire, en date du 3 juillet 2018.

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour de la séance : 59

M. Eric PIOLLE, Maire, assure la présidence.

Il est procédé à l'appel nominal auquel répondent :

M. Eric PIOLLE - Mme Elisa MARTIN - M. Hakim SABRI - Mme Kheira CAPDEPON - M. Bernard MACRET - Mme Corinne BERNARD - M. Sadok BOUZAIENE - Mme Laurence COMPARAT - M. Emmanuel CARROZ - Mme Marina GIROD DE L'AIN - Mme Mondane JACTAT - M. Pascal CLOUAIRE - Mme Laëtitia LEMOINE - M. Alain DENOYELLE - Mme Lucille LHEUREUX - M. Vincent FRISTOT - M. Fabien MALBET - Mme Maud TAVEL - M. Jacques WIART - M. Antoine BACK - M. Olivier BERTRAND - Mme Maryvonne BOILEAU - Mme Marie-Madeleine BOUILLON - Mme Suzanne DATHE - M. René DE CEGLIE - Mme Salima DJIDEL - Mme Christine GARNIER - M. Claus HABFAST - Mme Martine JULLIAN - Mme Claire KIRKYACHARIAN - M. Raphaël MARGUET - M. Pierre MERIAUX - M. Yann MONGABURU - Mme Anne-Sophie OLMOS - M. Jérôme SOLDEVILLE - Mme Sonia YASSIA - M. Guy TUSCHER - Mme Anouche AGOBIAN - Mme Sarah BOUKAALA - M. Paul BRON - M. Georges BURBA - M. Patrice VOIR - Mme Marie-José SALAT - M. Vincent BARBIER - M. Richard CAZENAVE - M. Matthieu CHAMUSSY - M. Lionel FILIPPI - Mme Sylvie PELLAT-FINET - Mme Mireille D'ORNANO

Absents ayant donné pouvoir :

M. Thierry CHASTAGNER donne pouvoir à M. Antoine BACK
Mme Catherine RAKOSE donne pouvoir à M. René DE CEGLIE
M. Alan CONFESSON donne pouvoir à Mme Anne-Sophie OLMOS
M. Claude COUTAZ donne pouvoir à Mme Maud TAVEL
Mme Bernadette RICHARD-FINOT donne pouvoir à M. Guy TUSCHER
Mme Jeanne JORDANOV donne pouvoir à M. Georges BURBA
M. Jérôme SAFAR donne pouvoir à Mme Marie-José SALAT
Mme Nathalie BERANGER donne pouvoir à M. Matthieu CHAMUSSY
Mme Bernadette CADOUX donne pouvoir à M. Lionel FILIPPI
M. Alain BREUIL donne pouvoir à Mme Mireille D'ORNANO

Secrétaire de séance : M. Jacques WIART

D20180709_2 - Avis de la Ville de Grenoble sur le projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU) .

SEANCE DU 9 JUILLET 2018

2-(5130). URBANISME AMENAGEMENT_ : Avis de la Ville de Grenoble sur le projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU) .

Monsieur Jacques WIART expose,

Mesdames, Messieurs,

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un document de planification et de programmation qui traite de l'organisation des déplacements, à court et moyen/long terme, en visant un horizon 2030. À ce titre, il concerne l'ensemble des modes de déplacements de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement.

Le PDU est élaboré par le SMTC à l'échelle des 49 communes de la métropole grenobloise. Il a été arrêté le 5 avril 2018 et a été transmis à la Ville de Grenoble le 30 avril 2018 pour avis en tant que Personne Publique Associée. Conformément aux articles L.1214-15 et R.1214-4 du code des transports la Ville de Grenoble doit s'exprimer les trois mois à compter de la réception dudit document pour le transmettre au SMTC.

Ce document est consultable depuis le lien suivant :

<http://www.smtc-grenoble.org/le-pdu-horizon-2030>

Il est à préciser que la Ville de Grenoble a été associée à l'élaboration du document dans le cadre :
De trois séminaires de travail dédiés au PDU réunissant les Maires des 49 communes de la Métropole et les élus désignés par les communes à la Commission réseau du SMTC ;

D'un séminaire commun PDU / PLUi dédié au stationnement réunissant les Maires des 49 communes, les élus communaux chargés du suivi du PLUi et les conseillers métropolitains ;
D'un séminaire d'élus dédié à la ville de Grenoble ;

De trois comités techniques partenariaux et d'ateliers thématiques réunissant l'ensemble des services techniques des différents partenaires mobilisés ;

D'une association de la Ville de Grenoble sur de nombreux projets évoqués dans le PDU et déjà lancés ou en réflexion (plan piéton, CVC, axes Chronovélo, dossier A480, projets urbains (Esplanade...), soutien aux lignes ferroviaires du quotidien ...) ;

Le PDU doit viser un équilibre entre les besoins de mobilité et d'accessibilité, la protection de l'environnement et de la santé, et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Il doit anticiper les évolutions de toutes les pratiques de déplacements et programmer les actions à mettre en œuvre en matière de mobilité, en définissant leur calendrier de réalisation, leur financement, les acteurs à mobiliser.

Un « PDU de services », et non un PDU d'infrastructures : telle est l'ambition annoncée par le SMTC, signifiant par cela que la priorité est donnée à l'organisation des transports et la complémentarité poussée des modes de déplacements entre eux, aux innovations sur l'offre de services, davantage qu'aux investissements dans les infrastructures même si beaucoup demeurent nécessaires.

Le PDU vise la cohérence, dans le respect de la hiérarchie des normes avec :

- Le SCOT de la région grenobloise, approuvé le 21 décembre 2012 ; (NB : ce document s'impose au PDU)
- Le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) de la région grenobloise, approuvé le 17 avril 2014 ;
- Le Plan d'action relatif à la politique cyclable du 19 décembre 2014 ;
- Le Plan Air Climat Energie (PAEC) de la Métropole, approuvé par le conseil municipal du 20 juin 2016 ;

- L'élaboration du PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) engagée depuis le 6 novembre 2015 et devant être approuvée d'ici fin 2019 ; (NB : ce document doit être compatible avec le PDU)
- La démarche « Métropole apaisée » engagée depuis le 1er janvier 2016 ;
- Le plan d'action « Villes respirables » adopté le 30 septembre 2016.

Le dossier arrêté du PDU a été reçu le 30 avril 2018.

L'analyse de ce dossier par les services et élus de la Ville de Grenoble a été menée de manière approfondie. Il en résulte :

Que le dossier est d'une grande qualité et correspond globalement aux ambitions et orientations de la Ville de Grenoble en termes de mobilités durables, de lutte contre le dérèglement climatique, d'amélioration des conditions de déplacement, d'économie des ressources, de fiabilisation des temps de transports et d'amélioration de la qualité de l'air ;

Qu'en tant que ville centre de la métropole et de son réseau de mobilités, la Ville de Grenoble souhaiterait que le dossier soit toutefois encore renforcé sur certaines orientations, notamment celles traitant du plan piéton, de la qualité et de l'apaisement des espaces publics, et de l'intégration des projets menés par la Ville dans la réflexion ;

Que le dossier puisse également être encore davantage mis en adéquation avec la politique ambitieuse de lutte contre la pollution de l'air et pour la préservation de la santé des habitants menée par la Ville de Grenoble et ses partenaires.

Le présent avis reprend ces 3 points. Il est complété par une annexe indiquant de manière plus précise sur certains documents des demandes d'ajouts, de modifications ou de clarification de certains points techniques du dossier, notamment les orientations. Il est précisé que les remarques générales présentes dans la présente délibération viennent bien entendu s'ajouter aux demandes plus précises évoquées ci-dessus.

1 / LE PDU 2030 : UN PLAN DE TRANSITION CLAIR, VISIONNAIRE ET AMBITIEUX

L'absence de plan de déplacements urbains à l'échelle de l'agglomération depuis près de 10 ans était fort préjudiciable pour fixer les priorités collectives en termes de planification des mobilités, pour accompagner les citoyens dans l'évolution de leur relation aux moyens de déplacements notamment l'utilisation individuelle de la voiture, pour repenser avant tout la mobilité au plus proche des habitants, plus sobre, plus intelligente, plus mutualisée.

Le dossier élaboré par le SMTC et réceptionné par la Ville de Grenoble répond non seulement à ce manque mais aussi fixe des objectifs ambitieux, donne des lignes claires, préserve l'avenir en étant inventif, habile et adaptable dans le temps.

La Ville de Grenoble prendra toute sa part dans la réalisation des objectifs et de la stratégie proposés, stratégie à laquelle elle adhère en intégralité.

Elle prendra la part qui doit être celle de la commune la plus importante de l'agglomération (environ 1/3 des habitants), celle de la ville centre, du cœur de chauffe de tout un bassin de vie, celle du berceau historique de ce territoire qui s'est développé autour d'elle.

A ce titre, le soutien de la Ville au dossier est total, en affirmant tout spécialement le partage des 7 objectifs fondateurs du dossier (pièce P2) du dossier.

Repenser nos mobilités, passer d'une logique de propriété de moyens de locomotion à une logique de mobilités de services est une méthode et une approche des mobilités à horizon 2030 totalement partagée par la Ville de Grenoble.

La ville de Grenoble encourage également et soutient le plan d'action proposé et est tout particulièrement favorable aux orientations et actions suivantes :

Orientation 1 : Coordonner les acteurs à l'échelle de la grande région grenobloise pour simplifier l'offre de mobilité et améliorer son articulation avec le développement urbain

Action 1.2 de l'orientation 1: Améliorer l'articulation entre urbanisme, santé, déplacement et environnement
La ville de Grenoble partage tout particulièrement cet objectif. Il apparaît en effet fondamental que les interventions sur le territoire grenoblois qui seront prochainement encadrées par le PLUi en cours d'élaboration, permettent de répondre aux enjeux identifiés par le PDU en matière de santé et d'environnement. La nécessité que des axes piétons structurant puissent se développer à l'écart des axes routiers par la création de porosités à travers les tissus urbains, en est un exemple qui doit être mis en avant.

Orientation 2 : Développer l'accompagnement personnalisé vers une mobilité plus durable

Action 2.5 de l'orientation 2 : Impliquer les professionnels de santé dans la promotion des modes actifs
La ville de Grenoble partage l'importance de cette action. Elle est prête à s'investir auprès du SMTC dans la réflexion de sa mise en œuvre. Il faudra notamment définir les partenariats à créer avec les activités sportives municipales, les clubs sportifs et les associations recevant des subventions de la ville et proposant des activités physiques adaptées.

Orientation 3 : Renforcer l'accompagnement des établissements publics et privés dans l'évolution des pratiques de mobilité des actifs, étudiants et scolaires

Action 3.2 de l'orientation 3 : soutenir le développement du télétravail partiel et des tiers-lieux
La ville de Grenoble soutient fortement cette action dans le sens où elle peut diminuer le besoin de déplacements, donc aller dans le sens de la "sobriété", et le volume de déplacement, donc participer à l'apaisement et à la fiabilisation des conditions de circulation (orientation n°13).

action 3.3 : Soutenir les plans de mobilité des établissements scolaires, l'éducation à la mobilité, les vélobus, les pédibus et le développement des rues écoles.

La ville de Grenoble souhaite apaiser et mieux sécuriser les abords des écoles. Ceux-ci sont souvent l'occasion de mésusage par les parents d'élèves en voiture qui déposent leurs enfants à l'école. Pour cela la Ville souhaite inciter les familles à emmener leurs enfants à l'école par des modes actifs (marche, vélo, etc...). La Ville souhaite aussi, quand cela est possible, interdire au moins pour les horaires d'entrée et sortie, la circulation des véhicules motorisés, voire piétonniser les rues mitoyennes de l'école. Une expérimentation va être menée avant l'été 2019 aux abords du Groupe Scolaire Painlevé dans le cadre d'un appel à projet « rue aux enfants, rue pour tous »

La Ville soutient donc tout particulièrement le développement de ce principe de rues écoles. Elle souhaite que ce dispositif puisse s'appuyer sur l'exemple du groupe scolaire Painlevé pour, d'ici 2020, concerner 5 à 6 écoles sur Grenoble avec le soutien du SMTC. L'action 3.3 du PDU pourrait donc prendre en compte cette volonté et intégrer la réalisation d'une dizaine de tests avant 2020 puis proposer des objectifs chiffrés entre 2020 et 2030.

Orientation 7 : Mettre en œuvre le plan Vélo

Action 7.1 de l'orientation 7 : Aménager le réseau Chronovélo, développer et jalonner les itinéraires cyclables et renforcer les franchissements associés

la Ville de Grenoble soutien également la poursuite du développement du réseau Chronovélo après 2023. Le dossier (plan d'action et carte) pourrait d'ailleurs se fixer un calendrier et des axes à développer prioritairement afin de fixer les grandes lignes de la poursuite ce développement.

Action 7.2 : Augmenter et sécuriser les possibilités de stationnement des vélos

La Ville de Grenoble soutient tout particulièrement le développement ambitieux d'arceau vélo. Ceux-ci pourrait d'ailleurs être le support d'éléments artistiques (couleurs, formes...) en lien ou non avec la signalétique Chronovélo afin de les rendre plus ludiques, attractif, et agréables dans l'espace public.

Orientation 9 : Développer le réseau et améliorer la qualité de service des transports collectifs

La Ville de Grenoble tient ici à rappeler qu'elle soutient tout particulièrement :

La création d'un RER de la grande région grenobloise avant 2030 (action 9.1). Cette action est la colonne vertébrale du PDU, car elle permet d'offrir un moyen de mobilité lourd et efficace et de résoudre en partie l'incompatibilité connue entre les spécificités géographiques du X grenoblois et l'utilisation de la voiture

individuelle. La création du RER permettra d'offrir une vraie alternative à la voiture individuelle, aujourd'hui omniprésente, pour les déplacements entre le voironnais, le sud de l'agglomération et de le Grésivaudan. Ce RER permettra donc de dé-saturer les axes routiers et autoroutiers, de participer au dynamisme économique de la métropole, d'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie pour toute la Métropole.

La Ville de Grenoble soutient également tout particulièrement la création d'un bus à haut niveau de services (BHNS) entre Grenoble et Meylan, le prolongement du Tram A, le remaillage du réseau de Tram. S'agissant de l'action 9.5, la Ville de Grenoble souhaite préciser qu'elle soutiendra la prolongation du Tram E et la création d'un Tram Train jusqu'à Vizille, quelle que soit l'option retenue. Elle suggère de phaser leur réalisation

Enfin, s'agissant de la desserte ferroviaire actuelle, la Ville de Grenoble soutient le plan d'action et tout particulièrement la pérennisation de la ligne des Alpes Grenoble-Gap et l'amélioration de la régularité et de la ponctualité sur la ligne Grenoble Lyon

Concernant le développement de l'usage des transports en commun, il est nécessaire de rappeler que la Ville de Grenoble a soutenu la demande des écoles de bénéficier des transports scolaires gratuits pendant le temps scolaires avec 3 objectifs visés : une visée éducative qui permet à tous les élèves de s'habituer à prendre les transports collectifs plutôt que les transports scolaires spécifiques, une visée écologique qui consiste à utiliser des moyens de transports qui sont sous-utilisés car en période creuse plutôt que mobiliser des bus qui contribueraient à une pollution et consommation d'hydrocarbures supplémentaire, et finalement un aspect économique pour le budget des écoles.

Ce dispositif ayant fait ses preuves avec une multiplication des sorties en temps scolaire utilisant les transports en commun, la ville de Grenoble souhaiterait que ce dispositif puisse s'étendre à d'autres publics et à d'autres réseaux.

Orientation 10 : Améliorer l'intermodalité et les complémentarités avec le réseau de transport collectif structurant

Action 10.3 Créer un réseau de « Point M »

La ville tient à rappeler l'importance de la reconfiguration du P+R actuel de l'Esplanade en un « Point M » d'ici 2023. Intégré conformément au projet urbain ayant fait l'objet d'un Plan Guide approuvé par le Conseil Municipal de Grenoble du 18 décembre 2017, il devra être avant tout destiné aux habitants et actifs en provenance de la Chartreuse.

La ville de Grenoble tient enfin également à appuyer les objectifs et actions identifiées dans l'annexe "Accessibilité" qui précise les orientations à mettre en œuvre en la matière que ce soit en terme d'accessibilité de l'ensemble des réseaux de transport en commun, de prise en compte dans l'aménagement des espaces publics et de développement de services associés.

Le plan d'action et les cartes de planification qui l'accompagnent correspondent donc globalement bien aux priorités d'actions identifiées par la Ville de Grenoble.

Toutefois, les orientations 5 et 6 du plan d'action concernant l'accessibilité aux espaces publics et le plan piéton doivent être renforcé. Il en va de le même s'agissant de la nécessaire amélioration de la qualité de l'air, action transversale aux diverses orientations et notamment les orientations 13 et 15 du plan d'action.

2/ UN PLAN D'ACTION QUI MÉRITERAIT D'ÊTRE COMPLÉTÉ ET RENFORCÉ CONCERNANT LA PLACE DU PIÉTON ET DE LA MARCHÉ À PIED

Dans le respect de la compétence « espace public » de Grenoble-Alpes Métropole, et en application de sa compétence « mobilité durable », la ville de Grenoble a décidé d'orienter son avis sur le PDU vers une véritable contribution au dossier ayant comme objectif de renforcer le plan d'action sur son volet plan piéton – espaces publics de proximité, en lien étroit avec la démarche de métropole apaisée.

Le développement de la marche à pied, moyen le plus « naturel » de déplacement, doit être la priorité numéro 1 des politiques de mobilités à horizon 2030

Les remarques ci-dessous concernent donc principalement le point n°9 de la stratégie (document P3) et les orientations 5 et 6 du plan d'actions.

A/ Grenoble, cœur de Métropole

Plus d'ambition pour des mobilités repensées et apaisées pour le cœur de la Métropole

Concernant les grands projets de piétonisation, le dossier (plan d'action et cartes) semblent limiter l'ambition à la réalisation des projets Cœurs de Ville Cœurs de Métropole d'ici 2023 dans les communes ciblées, puis la réalisation de projets CVCVM dans des communes non encore concernées.

Concernant Grenoble, ce point semble manquer d'ambition.

En effet, le projet Cœurs de Ville Cœurs de Métropole - Grenoble sera terminé à la fin de l'année 2019. Celui-ci concerne la piétonisation de plusieurs rues ainsi que l'apaisement des boulevard Rey Agutte-Sembaat Lyautey, dans le but de mieux relier les différents pôles du centre-ville, de renforcer le dynamisme du centre ville, d'apaiser les circulations et de mettre en valeur le patrimoine.

Toutefois, la Ville de Grenoble tient à préciser que ce projet doit bien constituer une première étape de la reconquête du centre-ville par les modes doux et par le piéton. Le cœur de chauffe de la métropole doit impérativement faire l'objet d'une vision consolidée à horizon 2030 d'une poursuite de l'apaisement des mobilités, d'une reprise qualitative des espaces publics, du renforcement de la mise en valeur du patrimoine de tous les Métropolitains.

Aussi, dans le prolongement du projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole, le PDU devrait également intégrer la poursuite de la dynamique de piétonisation du centre de l'agglomération grenobloise afin de poursuivre l'« agrandissement », l'embellissement et la requalification du centre-ville et cœur de l'agglomération. L'extension du plateau piéton du centre-ville doit rester une priorité en parallèle du développement de la ville polycentrique.

En plus des modifications contenues dans l'annexe, la Ville de Grenoble demande qu'une action spécifique soit ajoutée dans le plan d'action (doc P5).

L'intégration du quartier de l'Esplanade au cœur de l'agglomération

Le projet « Esplanade », piloté par la ville de Grenoble, a notamment pour objectif de s'inscrire comme l'une des pièces du futur cœur de l'agglomération évoqué ci-dessus.

Aujourd'hui quartier pourtant central dans la Métropole, il souffre d'un manque de dynamisme issu en grande partie d'espaces publics largement dominés par les infrastructures routières au détriment de la qualité de vie et d'usages, notamment pour les piétons.

L'Esplanade est encore aujourd'hui un territoire support de fonctions héritées du siècle dernier : parking gratuit de plus de 400 places, présence de la RN481 (route nationale au gabarit autoroutier qui coupe le quartier en deux, sans possibilité de traversée) et du carrefour de la Porte de France, réelle limite physique entre le quartier et le cœur de Grenoble.

Le quartier est donc enclavé, coupé de ses berges par l'infrastructure autoroutière, non reliée au quartier Jean Macé. Face à ce constat, une réflexion d'ampleur a été engagée depuis 2014 pour faire de ce quartier une nouvelle pièce du cœur de l'agglomération, dédié au mode doux et aux piétons, aux usages événementiel et récréatif. Le plan guide du projet adopté à la fin de l'année 2017 entend remédier aux dysfonctionnements cités ci-dessus, redynamiser le quartier et mieux le relier au cœur de ville.

Outre la création d'environ 850 logements, de commerces et de services, cette ambition passe très concrètement par :

- Une requalification ambitieuse des espaces publics avec une priorité donnée aux modes doux et au piéton (Grande Esplanade, Boulevard de l'Esplanade, Porte de France...)

- La transformation en boulevard urbain de la RN481. Celle-ci sera déplacée, dotée d'un nouveau gabarit, et, a minima depuis la limite communale Saint Martin le Vinoux/ Grenoble, de feux et de passage piéton. Cette nouvelle perméabilité piétonne permettra et facilitera :
- La création d'une passerelle reliant l'Esplanade au quartier Jean Macé
- La création du parc des Berges.

Le PDU doit donc totalement intégrer ce projet qui va dans le sens d'un agrandissement du centre-ville piéton, d'une amélioration du maillage des parcours piéton qui seront facilités entre le quartier et le centre historique (apaisement de la porte de France), avec le quartier Jean Macé (réalisation d'une passerelle), avec les berges de l'Isère (création d'un parc doté de cheminement accessible grâce à l'apaisement de la RN 481).

Tout spécialement, la ville soutient la déqualification et l'abandon du caractère autoroutier de la RN 481 en vue de son déplacement à horizon 2025-2030 le long de la Grande Esplanade et de sa transformation en boulevard urbain conformément au plan guide du projet.

La Ville de Grenoble demande donc que ces éléments puissent être intégrés dans le plan d'action (orientation 13 du plan d'action et mise à jour des cartes afférentes).

B/ Pour un PDU de la proximité, pensé à l'échelle des déplacements du quotidien, des quartiers et des pôles de vie

Les mobilités, les déplacements, les flux structurent la ville, ses rythmes, ses quartiers, ses polarités et lieux d'intensité.

Renforcer le plan piéton pour une ville de la proximité et des courtes distances

En plus du plan piéton magistral (action 6.1) une attention complémentaire doit être portée à la notion de voie piétonne, de venelles ou sentes dont le rôle est majeur dans la qualité et la rapidité des déplacements dans le tissu urbain dense. Le statut et le développement d'un réseau de « raccourcis » doit être clarifié et consolidé afin de garantir la pérennité des passages existants ou à créer permettant souvent, grâce à une porosité des îlots urbains, des gains de temps et donc un « avantage comparatif » pour la marche à pied.

Si le sujet de la porosité piétonne est évoqué (action 6.1), il mérite d'être développé dans le plan d'action. Ce sujet pourrait, par exemple, faire l'objet d'une étude pour identifier un réseau piéton structurant et de proximité, les discontinuités devant être traitées, les ouvertures à opérer à travers les tissus urbains. L'objectif étant de prévoir, en lien avec le PLUi, un ambitieux plan de requalification-crédation de continuités piétonnes avant 2030.

Loin d'être anecdotique cette question doit avoir toute sa place dans le PDU. Il est important pour la Ville de Grenoble que le plan piéton magistral ne se construise pas uniquement sur les axes routiers, car s'ils structurent la ville et jouent par conséquent un rôle important dans la trame des déplacements, ils sont aussi des lieux d'exposition aux nuisances et n'offrent pas toujours un cadre de qualité propice au développement de la marche.

L'incitation à la marche du quotidien doit être renforcée. La Ville insiste particulièrement sur une meilleure signalétique indiquant l'accessibilité à divers lieux d'intérêt du quartier, avec des temps de parcours indicatifs.

Cette réflexion doit s'articuler avec les « Plans piétons de quartier », en lien avec les associations, Unions de quartier, CCI, les acteurs des territoires et les habitants pour dresser un diagnostic sur la situation de la marche à pied, identifier les difficultés, les obstacles et les dangers de tout type, et avancer des propositions d'aménagements pour faciliter, rendre agréable et encourager la marche à pied. Une articulation fine entre ce travail à petite échelle et le PDU est indispensable. Le travail fait ou en cours dans les quartiers Ile Verte, Exposition-Bajatière, les secteurs 4 et 5 peut servir d'exemple à l'échelle du PDU.

La présence de bancs publics, ombragés, régulièrement répartis dans l'espace, est indispensable pour offrir des haltes de repos et ponctuer le parcours. Le PDU devrait mentionner cela plus explicitement.

Places et rues piétonnisées, cœurs de quartier

Le PDU doit plus porter l'ambition d'une ville multipolaire et polycentrique afin de rapprocher lieux de vie et lieux de travail.

Cette vision doit passer nécessairement par le développement de centralités ou micro-centralités à l'échelle des quartiers en lien avec le PLUi qui vise le confortement des cœurs de quartier qui regroupent services, commerces et équipements de proximité.

Ces centralités, véritable pôles de vie doivent aussi nécessairement être pensés comme des lieux propices à l'échange, à la rencontre, à la détente. Ils doivent donc pour cela être dotés d'espaces publics de qualité, de zones de rencontres, de zones piétonnes et d'espaces verts généreux, véritables supports de ces pôles de vie.

Le PDU doit davantage intégrer le travail effectué dans le cadre du PLUi à propos des polarités où la pratique piétonne, les lieux de rencontre sont donc à créer ou renforcer. Un travail plus étroit doit être fait notamment entre les centralités identifiées (voir carte page 246) avec les « Centralités Urbaines Commerciales » prévues aux PLUi. Cela passe notamment par un recensement des lieux, places ou placettes existantes à requalifier ou à créer afin d'accroître, partout où cela est possible leur qualité d'usage, de rencontre et de déplacement pour les piétons.

La ville demande par ailleurs que des expérimentations sur les principaux carrefours de la Ville (Chavant, Alsace-Lorraine, Jacquard / Balzac,...) puissent être rapidement envisagées et inscrites dans le PDU afin de permettre un apaisement de ces carrefours, une meilleure lisibilité et sécurité pour le piéton et les modes doux.

La Ville souhaite que soient identifiées des zones de rencontre et aires piétonnes à créer, à l'échelle de chaque quartier. Ces aires pourront concerner des rues, des places. Une fiche action particulière sur ce point serait pertinente ainsi qu'un travail plus fin sur les cartes.

C/ Les rives de l'Isère : un axe à apaiser, repenser, en lien avec les mobilités douces

Une reconquête des berges qui passe notamment par une nouvelle approche en termes de mobilités

La reconquête des Berges de l'Isère a commencé depuis plusieurs années : réaménagement des quais de la Rive droite, lancement du projet Mikado, intégration d'un parc des Berges dans le plan guide du projet de l'Esplanade. Les Grenoblois ont aussi massivement soutenus 2 projets du budget participatifs en 2016 et 2017 visant à renforcer les liens de la Ville avec l'Isère et de renforcer les usages sur les berges de ce fleuve tumultueux.

Cette dynamique est lancée. Pour l'accompagner, la Ville demande l'intégration au PDU du principe de poursuite de la politique d'apaisement et d'évolution des mobilités sur les quais et berges de l'Isère.

Cette évolution doit passer par le renforcement de la place des modes actifs sur cet espace central, pour un apaisement de l'infrastructure et une amélioration de la qualité de l'air sur un site patrimonial et emblématique de la Métropole.

Une action complémentaire doit être intégrée en ce sens dans le PDU, afin de lancer rapidement une étude mobilité, étude qui viendra nourrir la dynamique engagée et éventuellement d'autres études à venir concernant lien Ville – Rivière.

Le SMTC doit prévoir le lancement de ladite étude courant 2019 dans l'objectif d'une évolution de cet espace à moyen terme.

En attente de la réalisation de cette étude, un certain nombre de modifications sont demandées sur les cartes du dossier (voir annexe technique) afin de ne pas présager des dynamiques à venir concernant l'évolution de l'infrastructure.

Un franchissement additionnel de l'Isère, entre Grenoble (Valmy) et la boucle des sablons permettrait mériterait aussi d'être étudié voire réalisé d'ici 2030. Ce franchissement s'inscrirait dans la réflexion d'une meilleure mise en réseau des espaces verts (Parc Paul Mistral, Boucle des Sablons, Parc de l'Île d'amour, Plaine agricole de l'Isère...)

3/ LA QUALITÉ DE L'AIR : UN OBJECTIF PARTAGÉ D'ATTEINTE DES SEUILS DE CONCENTRATION EN PM DE L'OMS EN 2025

Zone Faible Emission (ou ZFE)

La ville de Grenoble soutient le principe d'une zone à basses émissions élargie et de son développement progressif sur l'ensemble du territoire à toutes les catégories de véhicules, poids lourds, véhicules utilitaires légers et véhicules particuliers, couplé avec l'utilisation des étiquettes Crit'Air déployées depuis fin 2016.

Un échéancier de mise en œuvre doit être fixé avec suffisamment de souplesse et de netteté à la fois pour permettre aux divers usagers de connaître la donne à venir et pouvoir s'y préparer à l'avance. L'ambition environnementale et sanitaire doit être lisible et doit se traduire par une réduction graduée et volontariste du parc de véhicules polluants d'ici 2030.

Il est hautement nécessaire, pour des raisons de santé publique, de diminuer les émissions polluantes du trafic véhicules en encourageant la motorisation GNV, électrique et hydrogène, tout en développant la production d'énergie renouvelable, d'origine solaire par exemple, ou le biogaz à partir des déchets organiques. Cet encouragement à la motorisation moins polluante doit se faire dans le cadre de l'extension des zones à faibles émissions (actuelle Zone à Faibles Emissions (ZFE)).

Aussi, la Ville de Grenoble demande que la mise en place d'une ZFE tous véhicules (action 15.4) ne soit pas seulement étudiée mais bien mise en place dès 2019 puis que son périmètre soit autant que possible élargi avant 2023.

Plan piéton/ axes de pollution

Le lien entre le plan magistral piéton et la qualité de l'air doit être plus travaillé (voir supra). En effet le plan piéton tel que prévu par les cartes prévoit prioritairement de conforter les cheminements le long d'axes qui sont aujourd'hui également très routiers, et donc soumis à de forts taux de pollution.

Le travail de mise en adéquation de renforcement de la marche avec le nécessaire apaisement des mobilités sur ces axes mérite d'être poussé, en lien notamment avec les remarques ci-dessus exprimées (renforcement d'un réseau de cheminements piétons, renforcement des zones piétonnes et de rencontres en cœur de quartier...)

Renforcer l'apaisement du périphérique Grenoblois pour une meilleure qualité de l'air

La poursuite de la démarche métropole apaisée est l'une des grandes priorités pour les années à venir. La ville de Grenoble souhaite dans ce présent avis mettre l'accent sur plusieurs infrastructures à apaiser progressivement d'ici 2030

La Ville de Grenoble rappelle que le réaménagement de l'A480 entre 2019 et 2022 devra se faire dans le cadre des objectifs du protocole d'intention et du rapport du commissaire enquêteur : l'abaissement de la vitesse à 70Km/h et le développement du covoiturage sur l'infrastructure sont deux priorités à soutenir dans le cadre de la réalisation de ce projet.

La Ville soutient également les expérimentations et projets de développement de voies réservées aux VOM. Si le projet porté par AREA et l'A480 ne prévoit pas à ce stade de voie pour véhicules à occupation

multiple sur le tronçon urbain de l'A480, la Ville souhaite que ce type de voie puisse être étudié et réalisé sur l'A480 d'ici 2030.

S'agissant de la rocade, la Ville de Grenoble soutient fortement la réalisation rapide d'une étude urbaine et de mobilités pour réfléchir à l'apaisement de cet axe à horizon 2030.

La Ville soutient les 7 objectifs du PDU, adhère à la stratégie proposée ainsi qu'à l'intégralité du plan d'action prévu.

Ce dossier a été examiné par la :
Commission Ville Durable du jeudi 28 juin 2018

Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide :

- **D'émettre un avis très favorable sur l'ensemble du dossier du PDU 2030 en rappelant le soutien total de la ville aux grands projets utiles inscrits au PDU (RER Grenoblois, renforcement desserte ferroviaire, prolongation tramway/tram train, mise en place de voies de covoiturage, réseau Chronovélo...)** ;
- **D'émettre en complément deux recommandations pour que le dossier soit renforcé :**
 - **par un plan d'action plus ambitieux intégré sur le volet « marche » et notamment, que la poursuite de la piétonisation du cœur de l'agglomération soit intégré, qu'une ambition claire d'apaisement du quartier de l'Esplanade et des quais de l'Isère soit affirmée, et que la vision 2030 de la ville des courtes distances, des polarités et de la marche du quotidien soit également renforcé, en articulation avec les polarités urbaines existantes et identifiées dans le PLUi.**
 - **sur le sujet de la qualité de l'air, avec la mise en place d'une ZFE tous véhicules dès 2019, avec un travail plus étroit pour mieux articuler plan piéton et pollution de l'air, et avec une ambition accrue sur le dossier des grands infrastructures routières génératrices de polluants (A480 et rocade).**
- **De demander que le plan d'action soit complété et que les cartes associées soient améliorées pour enrichir le dossier du PDU sur les points susmentionnés.**

Conclusions adoptées :
Adoptée

Pour extrait conforme,
Pour le Maire,
Le Conseiller Municipal Délégué,
M. Jacques WIART

Affichée le : 12 juillet 2018