



Grenoble, le 2 février 2020

Réponses de la liste Grenoble en Commun menée par Eric Piolle au questionnaire de Greenpeace

Vous avez sollicité l'équipe de Grenoble en Commun au sujet de nos engagements en matière lutte contre les véhicules polluants

Vous trouverez ci-dessous les réponses que nous souhaitons continuer à apporter

Engagez-vous à poursuivre la mise en place de la zone à faibles émissions sur un périmètre géographique ambitieux, en intégrant les différentes catégories de véhicules polluants, notamment les véhicules individuels ? Prévoyez-vous des mesures d'accompagnement social ?

Après l'expérimentation des Crit'air en 2015 pour tester la circulation différenciée en anticipation des pics de pollution, l'équipe actuelle a expérimenté dès 2017 une Zone à Circulation Restreinte concernant les Poids Lourds et Véhicules Utilitaires sur le centre-ville de Grenoble.

A l'issue de cette expérimentation, nous avons créé une Zone à Faibles Emissions comprenant 28 communes de la Métropole de Grenoble. Cette zone, déjà effective interdit 7j/7, 24h/24, les Poids Lourds et Véhicules Utilitaires sans Crit'air ou avec un Crit'air 5. Dès juillet 2020, les Crit'air 4, en juillet 2022, les Crit'air 3 et en juillet 2025 les Crit'air 2 seront interdits.

Nous travaillons d'ores et déjà à la création d'une Zone à Faibles Emissions pour les Véhicules Légers et les deux roues motorisées que nous souhaitons mettre en place au moins à l'échelle de la commune de Grenoble dès 2021 avec la même volonté de progressivité.

D'ores et déjà des aides à l'achat de vélo-cargo, au changement de motorisation par adaptation, à l'achat ou à la location de véhicules GNV, électriques et hydrogènes existent et sont bonifiées pour les ménages aux faibles revenus possesseurs de Véhicules Utilitaires.

Ces aides ont vocation à être élargies à tous les particuliers possesseurs de véhicules en accompagnement de la création de la ZFE, ainsi que le renforcement des mesures visant à permettre de ne plus posséder de véhicules (gratuité des transports en cas d'abandon d'un véhicule, déploiement de 1000 véhicules en libre-service par la SCIC dédiée).

Etes-vous favorable à un objectif de sortie complète des véhicules diesel pendant le prochain mandat ? Êtes-vous favorable à un objectif de sortie complète des véhicules essence et à quel horizon ?

L'intégralité du parc de véhicules de transports collectifs sera libéré du diesel dès 2021 (80% de la flotte a été renouvelée depuis 2014), grâce au biogaz, à l'électricité et à l'hybride gaz-électrique en expérimentation.

Concernant les Poids Lourds et Véhicules Utilitaires, les arrêtés d'ores et déjà pris fixent à 2025 la fin du diesel. Pour les véhicules légers, nous sommes favorables à une sortie progressive du diesel et de l'essence de 2021 à 2030.

Etes-vous favorable à l'abandon ou la requalification des projets d'infrastructures routières et autoroutières comme le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau ? Plus globalement, vous engagez-vous, et comment, en faveur d'une dépriorisation de la place de la voiture en ville et du développement des alternatives ? Quelles sont vos propositions clés en ce sens ?

Nous nous sommes fermement engagés contre l'achèvement de l'A51, achèvement qui n'est d'ailleurs aujourd'hui compris dans aucun des documents de programmation locaux, régionaux ou nationaux. La relance de ce projet signifierait de fait la constitution d'un axe de délestage de l'A7. Or, notre territoire n'est pas un territoire de transit et c'est une chance. Il n'a pas vocation à le devenir.

Concernant le projet d'aménagement de l'A480 et du Rondeau, nous sommes fermement engagés pour sa requalification en boulevard urbain, avec protection phonique, végétalisation, réduction des largeurs de voirie, reprise des échangeurs ou points routiers pour permettre la création de pistes et passerelles cyclables sur chacun des franchissements. Nous sommes encore mobilisés pour transformer dès juillet 2020 une voie classique de l'A48 en voie dédiée au covoiturage avec création d'un service public de covoiturage pour se faire. Nous avons obtenu et participons aux études pour créer une voie dédiée au transport public ou au covoiturage sur les deux autres pénétrantes autoroutières de Grenoble (l'A480 au Sud de Louise Michel et l'A41).

Nous sommes également engagés en faveur de la dépriorisation de la voiture en ville par tous les moyens : mise en œuvre du guide de l'espace public qui vise 50% d'espace public dédié à l'intensité sociale hors véhicules motorisés, poursuite de la piétonisation avec notamment la piétonisation des rues devant les 120 crèches et écoles de la ville, doublement des Chronovélos et création d'un nouveau réseau de pistes cyclables de proximité, les « Proxivélos », la gratuité des transports en commun le week end et pour les plus fragiles, la création d'un service public du covoiturage, le développement et la gratuité des parkings relais en entrée de Métropole, et l'accélération des actions prévues par le plan de déplacement urbain voté en 2019 avec notamment un nouveau réseau de transport en 2023 (8 lignes de tram, 2 Bus à Haut Niveau de Service, un câble urbain et de nouvelles extensions de tram) et surtout un « RER à la Grenobloise » de Rives à Brignoud, de Saint Marcelin à Gières et de Grenoble à Clelles dont les travaux s'entament dès 2020 et les premières mises en service sont programmées dès 2025.

Quelles autres solutions proposez-vous pour réduire l'impact de la pollution de l'air liée au trafic routier dans l'agglomération ?

La majorité des polluants globaux ou locaux liés au trafic routier sont produits par les trajets pendulaires entre la Métropole et les territoires voisins, pendulaires qui souffrent d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle trop peu développée comparativement au cœur urbain. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons actionner pleinement deux leviers : ceux de l'aménagement et du logement pour diminuer l'éloignement entre emploi et logement et le coût du logement ; ceux des mobilités en mettant autant d'énergie sur les mobilités périurbaines. C'est le sens de l'élargissement de notre Syndicat de Transports à toutes les Mobilités et aux intercommunalités voisines, transformation effective depuis le 1^{er} janvier 2020 avec une priorité mise sur la transition énergétique des véhicules, la création du service public de covoiturage, le vélo périurbain, le RER à la grenobloise et le renforcement des transports publics par la création d'un réseau et d'un pass mobilités unique.