

6-(25346). ENVIRONNEMENT : Contribution de la ville de Grenoble au plan d'actions territorial 2021- 2023 pour la qualité de l'air.

Monsieur Pierre-André JUVEN et Monsieur Gilles NAMUR exposent,

Mesdames, Messieurs,

Depuis plusieurs années, la Ville de Grenoble s'implique de façon très active en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air en lien avec l'État, Grenoble-Alpes Métropole et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), chacun agissant dans le cadre de ses compétences et contribuant à la gouvernance des différents projets. Dès 2012, la Ville avait ajouté à son Plan climat un volet qualité de l'air pour structurer sa contribution aux principaux documents de planification (PDU, Plu i et son OAP Air, PPA...), sensibiliser les habitant-e-s et les établissements recevant des publics sensibles et agir en interne (flotte de véhicules, plan de mobilité, indemnité kilométrique vélo...). Avec la première zone à circulation restreinte (ZCR), l'utilisation des vignettes Crit'air ou la mise en place du protocole d'alerte pollution en 2017, les collectivités ont positionné le bassin de vie grenoblois comme un territoire pilote au niveau national sur le sujet de la qualité de l'air.

Cependant, même si l'amélioration de la qualité de l'air se poursuit globalement sur le territoire, les valeurs réglementaires et valeurs cibles européennes sont encore dépassées de manière régulière pour le dioxyde d'azote (objet d'une condamnation par la Cour de Justice de l'Union Européenne) et l'ozone.

Le dioxyde d'azote étant majoritairement lié au trafic routier, les zones de proximité routière sont particulièrement affectées par une qualité de l'air dégradée : la valeur limite pour le NO₂ a été dépassée chaque année sur la période 2008 – 2019 en situation de proximité trafic. Le niveau de fond pour le NO₂ est nettement inférieur à la valeur limite et la tendance est plutôt à l'amélioration. Concernant les particules (émises à près de 70 % par le chauffage au bois individuel non performant), la zone de Grenoble ne dépasse plus les valeurs limites pour les PM₁₀ depuis 2014, en revanche environ 90 % des habitant-e-s de l'agglomération sont exposé-e-s à un dépassement du seuil préconisé par l'OMS (données Atmo).

En termes de santé publique, la communauté scientifique est unanime, la pollution de l'air est à l'origine de nombreuses maladies et de décès prématurés. 145 décès par an, imputables à la pollution de l'air sont constatés sur le territoire chaque année¹. Il est à noter que la pollution chronique, du fait de la durée d'exposition, a plus d'impacts sanitaires que les pics de pollution, en particulier sur les populations dites sensibles (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de maladies respiratoires ou cardio-vasculaires, diabétiques, asthmatiques, fumeurs) et celles résidant à proximité des principaux axes de circulation. Les personnes pratiquant une activité physique et/ou sportive sont également soumises à une exposition plus importante étant donné l'augmentation de la ventilation lors de l'activité physique².

Aujourd'hui, les sources de pollution, les niveaux d'exposition des habitant-e-s, les effets sur la santé sont bien identifiés et les leviers d'actions connus. Pour tendre vers le respect des seuils préconisés par l'OMS et pour améliorer la santé des habitant-e-s, il s'agit de renforcer certaines mesures et d'en

1 Morelli X., Gabet S., Rieux C., Bouscasse H. Mathy S., Slama R., 2019 – Which decreases in air pollution should be targeted to bring health and economic benefits and improve environmental justice? *Env. Int.* 129,538-55.

2 <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/effets-sur-la-sante>

adopter de nouvelles. Cette implication locale pourrait par ailleurs permettre à l'État français de répondre aux injonctions à agir de la Cour de justice de l'union européenne et d'éviter des sanctions financières potentiellement très élevées.

Par ailleurs, en lien avec la question sanitaire préoccupante, la ville de Grenoble, la Métropole et l'ensemble des acteurs territoriaux souhaitent agir de manière volontariste et intégrée sur les émissions de PM10 et de Nox et sur les émissions de gaz à effet de serre (émis en majorité par la combustion des énergies fossiles) en mettant en œuvre des actions favorables à la fois au climat et à la qualité de l'air.

Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain 2020-2030 définit ainsi la stratégie et la feuille de route du territoire en matière de transition écologique et énergétique, et fixe des objectifs ambitieux à la fois en matière de polluants atmosphériques mais aussi en termes d'adaptation au dérèglement climatique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre de sa délibération du 20 novembre 2020, le Conseil métropolitain a décidé d'engager la révision du Plan Climat Air Énergie métropolitain conformément aux préconisations scientifiques de baisse des émissions de gaz à effet de serre de moins 65 % par rapport à 1990 et au regard du scénario de rupture.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération grenobloise est actuellement en cours de révision. La Ville participe activement à cette révision. Élaboré à l'initiative du Préfet en concertation avec les acteurs du territoire, ce plan prévoit les mesures permettant de ramener les concentrations sous les seuils réglementaires dans les délais les plus courts possibles. Un plan d'actions est en cours de construction autour de 5 thématiques : résidentiel/tertiaire, mobilité, industrie/BTP, agriculture, communication/contrôle. La ville y contribuera avec volontarisme.

La présente délibération a pour objet de poser le cadre de référence de l'action municipale en faveur de la qualité de l'air pour les 3 années à venir. La ville de Grenoble entend à la fois mener des actions sur le champ de compétence qui est celui de l'action municipale tout en mobilisant ses partenaires et en les appuyant à chaque fois que cela sera possible.

Cette présente délibération a donc vocation à agir sur les polluants atmosphériques tout en participant activement à cet objectif métropolitain.

1- Contribution de la Ville à la Prime Air bois de la Métropole

La mauvaise combustion du bois (bois de cheminées et déchets verts) est la première source d'émission de particules fines sur le territoire grenoblois³. Les leviers d'actions pour un chauffage au bois performant et propre reposent sur le choix de l'appareil, son entretien et le choix et l'utilisation du combustible.

Un système de chauffage au bois récent et performant permet de consommer moins de bois, de gagner en confort, en sécurité et en qualité de l'air intérieur et de réduire les émissions de particules (émissions divisées par 8 en moyenne, par 30 dans le cas de certains foyers ouverts).

Le nombre total d'appareils au bois à Grenoble est estimé à 2 100. Selon le ratio métropolitain, environ la moitié de ces appareils seraient non performants.

La Métropole accorde une prime air-bois de 1 600 €, majorée de 400 € selon les ressources du ménage pour le remplacement des appareils d'avant 2002. L'aide est cumulable avec le dispositif « Ma Prime Rénov' » de l'État. Le coût moyen des travaux par foyer avant les aides s'élève à environ 5 000 €. L'instruction des dossiers, le conseil aux particuliers et l'animation du dispositif sont confiés à l'ALEC qui instruit une moyenne de 20 dossiers grenoblois par an.

3

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/atmoaura_rapportannuel2019_bqa_ok_0.pdf

L'objectif à poursuivre est une accélération du rythme de remplacement de ces appareils non-performants de façon à éradiquer d'ici cinq ans l'ensemble des appareils très polluants à Grenoble.

Dans cette optique, la Ville souhaite contribuer à la démarche déjà lancée en :

- Apportant une aide financière complémentaire aux aides de la Métropole et de l'État, indexée au revenu du ménage. Cette aide sera précisée techniquement dans les mois à venir et pourrait représenter une enveloppe annuelle d'environ 40 000 € financée par la ville de Grenoble. Elle aura notamment pour objectif de garantir la gratuité totale du changement d'appareil pour les ménages modestes et très modestes. S'agissant des ménages aisés les efforts seront portés sur des opérations de démarchage et d'information (voir point suivant) ;
- mobilisant les équipements municipaux de proximité pour aller au plus près des habitants concernés et les accompagner dans leur transition énergétique en lien avec l'ALEC ;
- Élaborant un plan de communication en lien avec la Métropole pour faire connaître les aides et les bonnes pratiques qui contribuent à améliorer la qualité de l'air (choix du combustible, entretien) afin d'inciter les ménages à se doter de dispositifs performants et d'avoir recours aux aides proposées. L'aide financière de la Ville permettra ainsi d'avoir un levier de communication sur le chauffage au bois, les financements possibles, le bon usage... Un plan de communication et d'animation complet articulé avec la communication Métropole est à dimensionner (porte à porte dans les quartiers de maisons individuelles, distribution du kit de bonnes pratiques élaboré par la Métro, vidéo...).

Une délibération précisant l'intégralité du dispositif sera prise lors d'un prochain Conseil Municipal avant la fin du mois de septembre 2021.

2 - Contribution à la Zone à faible émissions véhicules utilitaires et poids lourds

En mai 2019 a été mise en place une zone à faibles émissions (ZFE) pour les poids lourds et véhicules utilitaires sur 10 communes. Elle a été élargie à 27 communes en février 2020. C'était alors la plus grande ZFE de France. Les CQA 4 et supérieurs pour les VUL et PL sont interdits depuis l'été 2020 sur ces 27 communes. Le dernier pas réglementaire est fixé à 2025 avec interdiction des CQA2, actant la fin de l'utilisation des véhicules diesel de cette catégorie.

Il s'agit aujourd'hui d'assurer le respect de ce calendrier pour garantir l'effet de la Zone à Faibles Émissions sur la qualité de l'air et réduire de façon significative les émissions d'oxydes d'azote et dans une moindre mesure des particules fines⁴.

La Ville de Grenoble contribue à plusieurs niveaux aujourd'hui au respect et au succès de cet outil au service de la qualité de l'air.

Les équipes de contrôle de la Police Municipale et du Contrôle du Stationnement agissent régulièrement pour veiller au respect de la zone. Pour autant, la verbalisation assistée par ordinateur ou le contrôle automatisé aux entrées de la ZFE constituerait un outil permettant de gagner en efficacité. C'est pourquoi si l'expérimentation sur le territoire de ce type d'outil est rendu possible par l'État à horizon 2022, la ville s'engage au titre de sa compétence à lancer les investissements et les équipes pour les mettre en œuvre sur le territoire communal.

La ville de Grenoble investit également massivement dans le renouvellement de sa flotte de véhicules. Le choix a été fait de renouveler massivement la flotte pour des véhicules tournés vers les énergies alternatives, tout en variant les modes de carburant. Conformément au plan d'action, les poids lourds et les utilitaires ayant des critères CQA 3 et 2 seront progressivement remplacés par des motorisations plus vertueuses, ou non renouvelées en accord avec les évolutions des métiers. Les résultats attendus

4 Dossier d'études, Zone à circulation restreinte pour les véhicules de transport de marchandises (VUL et PL) – Août 2018 – 118 p.

en 2025 sont une réduction de -58 % des particules fines, -34 % des émissions d'oxydes d'azote mais également une réduction du bruit et des consommations d'énergies. Depuis mars 2020, sur les 102 véhicules réceptionnés (hors vélos), on compte 23 véhicules électriques, 49 véhicules roulant au gaz naturel et 22 véhicules à essence (Crit'Air 1). Sur l'année 2020, deux millions d'euros ont été investis afin que la flotte soit totalement compatible avec les restrictions en vigueur (interdiction des CQA4 au 3^{ème} trimestre 2020). En 2022, 45 véhicules utilitaires légers et 4 poids lourds seront remplacés et en 2025, 86 véhicules utilitaires légers et 16 poids lourds afin d'être 100 % conforme à la réglementation.

3 - Soutien à la création d'une zone à faible émission pour les véhicules particuliers sur le territoire de la métropole

Un premier comité de pilotage organisé par la Métropole et associant 13 communes s'est réuni en février 2020 pour engager la réflexion sur une ZFE « véhicules particuliers et deux-roues à moteur ». Un deuxième comité de pilotage s'est réuni le 2 mars 2021 sur la base des études exploratoires pour échanger sur le niveau d'ambition de cette nouvelle ZFE.

La Ville de Grenoble soutient le projet d'une ZFE Métropolitaine et souhaite donc qu'une ZFE véhicules particuliers ambitieuse et volontariste soit mis en place dès 2022 sur le territoire communal.

Cette ZFE devra à Grenoble viser explicitement une sortie des énergies fossiles (diesel et essence).

La ZFE est en effet un levier majeur pour agir conjointement sur la qualité de l'air (effet santé) et sur les émissions de gaz à effet de serre (effet climat). La ville souhaite agir pour la santé des grenoblois-e-s aujourd'hui, mais aussi agir pour préserver l'avenir des habitant-e-s de demain, et donc contribuer au niveau local à l'atténuation du réchauffement climatique. La sortie des énergies fossiles est un enjeu international pour tenir les objectifs de la COP21. Elle doit être intégrée dans une stratégie nationale et européenne afin de fixer des objectifs partagés et d'accompagner les territoires financièrement et techniquement.

La mise en place de la ZFE à Grenoble devra se faire en plusieurs étapes avec une sortie du Diesel puis une sortie de l'Essence dans une logique commune et cohérente de sortie de la dépendance du territoire aux énergies fossiles

La volonté de la Ville de Grenoble sur le territoire communal est de viser une interdiction du Diesel entre 2026 et 2028 (fin des CQA2) puis d'accélérer la transition vers l'objectif de 0 énergie fossile à horizon 2030. Cet échéancier devra être affiné en fonction du nombre de communes autres que Grenoble impliquées dans cette démarche et donc du périmètre et du nombre de ménages concernés sur l'agglomération, des capacités de transition énergétique du territoire, du développement de la filière du Retrofit et enfin des capacités financières de l'État et des collectivités pour accompagner les ménages dans cette transition.

Si la ZFE VL est un outil de politique de publique vertueux, il ne peut en effet être pensé indépendamment de l'enjeu social et des inégalités économiques qui s'accroissent. Il ne saurait être question de faire payer aux populations les plus fragiles une incapacité financière à répondre au calendrier de report modal ou de changement de véhicule. C'est à cette fin que la ville a sollicité auprès de la Métropole la création d'un Groupe de Travail « ZFE et précarité » pour que les inégalités soient prises en compte dès l'élaboration de cette politique. Des aides aux particuliers, y compris en dehors du périmètre et de manière prioritaire pour les plus précaires, seront ainsi à travailler par la Métropole, l'État et les collectivités partenaires. La ville de Grenoble s'engage à y contribuer activement.

Dans cet objectif, l'accompagnement du changement de mobilités via la poursuite de l'incitation au report modal et à la démotorisation est la première des priorités notamment au regard de la dépense

contrainte majeure que représente la possession d'une voiture individuelle (voir points ci-dessous). Si les ZFE sont des outils vertueux, la priorité est la réduction massive du nombre de kilomètres parcourus et la démotorisation. Les véhicules électriques sont polluants, le GNV a aussi des défauts et il convient de ne pas miser sur un simple effet de substitution. La résilience du territoire passe par un changement de paradigme équivalent à celui qui a vu le triomphe de l'automobile individuelle.

En 2nde priorité et en complément de la politique de démotorisation, la ville contribuera activement au soutien et à la promotion sur le territoire des dispositifs de « Retrofit » (permettant le changement de moteur thermique vers du GNV en priorité ou de l'électrique). Lorsque le Retrofit n'est pas possible, la ville participera également aux dispositifs de soutien pour les ménages modestes et très modestes en vue d'un renouvellement de véhicule.

Afin d'accompagner la transition énergétique nécessaire à la sortie des énergies polluantes, la ville de Grenoble accompagnera le SMMAG et la Métropole pour renforcer les infrastructures d'offre d'énergie alternatives (gaz naturel et électricité) en mettant à disposition son patrimoine. C'est notamment le cas de la cession à l'euro symbolique d'un terrain municipal pour le déploiement d'une station GNV près du MIN dont la valeur vénale est estimée à 29 000 € HT par France Domaine. Cette cession est prévue à la délibération 24 811 du présent conseil municipal.

Les potentiels d'utilisation ou de mise à disposition du patrimoine municipal (bâtiments, terrain, infrastructures...) pour favoriser l'implantation de cette offre énergétique fera l'objet d'études complémentaires.

4 - Participer à la bonne réalisation des infrastructures et projets structurants prévus au PDU 2030

La ville continue activement de soutenir les projets d'infrastructures prévues au PDU sur la commune de Grenoble, afin que les objectifs du PDU pour l'horizon 2023 soient tenus, avec notamment, pour le territoire de la commune de Grenoble, la mise en place du bus à haut niveau de service ou « Trambus » entre Montbonnot et la Presqu'île, la liaison par câble entre Fontaine et Saint Martin-le-Vinoux via la Presqu'île, la réalisation du remaillage du réseau de tramway, l'extension du Tram E jusqu'au Stade Lesdiguières, l'étude puis la réalisation d'une passerelle reliant les quartiers Jean Macé et Esplanade, l'apaisement de la RN481 ou encore la réalisation d'une VRTC au Sud du Rondeau jusqu'à l'échangeur Louise Michel.

Sur tous ces dossiers, la ville de Grenoble accompagnera le SMMAG et la Métropole pour s'assurer de leur bonne réalisation, en association avec les habitant·e·s, acteurs économiques ou associations spécialisées.

5 - Favoriser l'utilisation des transports en commun

La ville de Grenoble souhaite que soit poursuivie l'étude des offres de gratuités du réseau de transports en commun mises en place au cours des dernières années (personnes sans papier, accès à de grandes manifestations sportives, ...). Une étude a été réalisée par le SMMAG (ex-SMTC) en 2019 afin d'identifier les différentes pistes permettant au territoire de poursuivre la mise en place de gratuités du réseau, dans une logique de justice sociale et climatique. Au regard de la grave crise sociale que traverse le territoire, la Ville souhaite tout particulièrement que soient étudiées prioritairement les gratuités ciblées pour les personnes très modestes. Parallèlement, afin de soutenir l'économie locale, le commerce de cœur de ville, de favoriser le tourisme 0 Carbone d'une part, et de permettre aux métropolitain·e·s un droit au week-end, la Ville de Grenoble demande au SMMAG de lancer l'étude d'une gratuité des transports pour toutes et tous les week-ends.

6 - Poursuivre et accélérer le plan Vélo

La dynamique de sortie de l'utilisation des véhicules diesel et essence sur le territoire doit s'accompagner d'actions fortes pour répondre aux besoins des habitant·e·s et visiteuses/visiteurs de l'agglomération en termes de mobilités alternatives et notamment à la pratique cyclable pour les trajets de quelques kilomètres.

Pérennisation des pistes Tempovélos

A l'occasion du déconfinement en mai 2020, le SMMAG, la Métropole et les communes ont déployé des Tempovélos, pistes cyclables à vocation temporaire ou transitoire sur plusieurs communes de l'agglomération afin d'offrir une alternative respectueuse de l'environnement, de la qualité de l'air et vertueuse pour la santé des usager·e·s.

Après analyse des premiers résultats très encourageants de l'observatoire mis en place, la Ville de Grenoble a souhaité que soit poursuivie et pérennisée l'expérimentation de l'intégralité de ces dispositifs Tempovélo déployés sur la Ville de Grenoble sur l'axe Jean Perrot, les quais de l'Isère, l'axe Champon-Berthelot-Reynoard, l'avenue Clemenceau.

La Ville a sollicité la Métropole afin que leur caractère « transitoire » soit rapidement conforté et sécurisé, en vue d'étudier leur pérennisation à terme par un programme d'aménagements cyclables et d'espaces publics ambitieux.

Doublement des itinéraires Chronovélos

La Ville de Grenoble a soutenu la création d'un réseau cyclable structurant à l'échelle métropolitaine. Quatre axes chronovélo offrant des itinéraires cyclables directs, confortables et sécurisés de 44 km, ont ainsi été aménagés depuis 2015 ou sont en cours de finalisation.

Le PDU de l'agglomération prévoit le doublement des itinéraires Chronovélos. La Ville de Grenoble entend en complément, contribuer au plan vélo métropolitain en demandant de prioriser les liaisons Chronovélos suivantes avant 2023 :

- Chavant - Berthelot - Villeneuve/Village olympique/GrandAlpe-Esmonin-Echirolles
- Chavant – Jean Perrot/ Teisseire - Eybens Jean Jaurès
- Mistral - Rhin et Danube – Catane
- Berriat - Diderot – Esclangon – Fontaine

Puis, entre 2023 et 2026, de manière non exhaustive, les axes suivants seront à privilégier à Grenoble

- Presqu'île - Berges de l'Isère - CHU
- Rue Ampère

Lancer le projet Proxivélo

En complément du réseau structurant chronovélo, la Ville de Grenoble demande le développement d'un réseau de proximité sécurisé pour les liaisons cycles : Proxivélo. Articulé autour de la reprise de l'existant et la réalisation de chaînons manquants, ce maillage cyclable secondaire doit permettre de mieux relier les quartiers de la ville entre eux. Des axes identifiés par la Ville sont à développer prioritairement sur les axes Jeanne d'Arc - Abbaye et Semard - Vercors - Esclangon.

Stationnement vélo

L'augmentation de l'usage des cycles nécessite par ailleurs de consolider l'offre de stationnement vélo proposée conformément aux objectifs du PDU : déploiement de 500 arceaux vélo sur l'espace public par an (notamment à proximité des établissements scolaires, équipements publics, commerces, pôles d'échanges et en amont des zones piétonnes), le déploiement des minibox (25 à 30 consignes par an).

Une réflexion complémentaire doit également permettre de répondre aux enjeux spécifiques soulevés par la diversification de l'offre (question de sécurisation pour les vélos électriques, dimensionnement pour les vélos cargo et logistique urbaine à vélo, etc.).

Enfin, s'agissant de l'offre de freefloating déployée en 2020 (trottinettes et vélos à assistance électrique) la Ville indique à la Métropole et au SMMAG qu'elle pourra à l'avenir augmenter le nombre de places réservées à ces moyens de locomotion (200 places réservées actuellement).

7 - Un nouveau plan de circulation pour apaiser les quartiers

Le travail d'apaisement de la circulation qui a été entamé durant le mandat précédent, avec le déploiement de la limitation à 30 km/heure depuis 2016, la réalisation de plans piétons de quartier sur la base de diagnostics partagés avec les habitant·e·s ou l'extension du plateau piéton, va se poursuivre au cours des prochaines années.

Des études associant la Métropole et le SMMAG seront lancées en 2021 afin d'identifier, dans chaque quartier de Grenoble, comment apaiser, pacifier et limiter le trafic de transit routier, les nuisances associées, et favoriser, sécuriser les modes actifs (marche et vélo) et la convivialité. Ce plan de circulation sera à mis en œuvre à l'horizon 2023. Il devra être pensé avec la réorganisation de la politique de stationnement et le projet des rues écoles (voir ci-dessous).

8 - Réorganiser la politique du stationnement conformément au PDU

S'agissant du stationnement sur voirie, des études vont être menées par la Ville afin, d'une part, de se conformer au PDU d'ici 2023 (passage du stationnement encadré sur la totalité du cœur de la Métropole) et, d'autre part, de prévoir une refonte de la tarification sur la base de critères environnementaux et sociaux s'agissant des véhicules et des ménages concernés. Les équipes d'Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) verront leurs moyens adaptés selon l'évolution du zonage et de la stratégie de tarification retenue.

La Ville de Grenoble s'associera également avec Grenoble-Alpes Métropole et la société Park Grenoble Alpes pour que les parkings en ouvrage présents à Grenoble (8 000 places) continuent d'être rendus plus attractifs (sécurisation, offre tarifaires, campagne de communication relayées par la ville, recharges électriques) et que soit poursuivie et renforcée l'offre de mobilités actives (vélos, trottinettes) dans chacun des parkings.

9 - Participer au renforcement de l'offre de covoiturage et d'autopartage

La diminution de la place de l'automobile dans les déplacements doit également se traduire par un soutien affirmé à la démotorisation des ménages, avec des incitations fortes en faveur du covoiturage et de l'autopartage, pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

En matière de covoiturage, une voie dynamique réservée au covoiturage de 8 kilomètres est expérimentée depuis l'été 2020 à l'entrée de Grenoble. Par ailleurs, l'outil M'Covoit Lignes+ lancé par le SMMAG et la société Ecov doit permettre de faciliter la mise en relation des covoitureurs souhaitant relier l'agglomération grenobloise au Grésivaudan ou Voironnais.

À ce jour, la Ville de Grenoble comptabilise 4 stations de prise en charge covoiturage : Oxford, Catane, Hôtel de Ville, Esplanade. Le nombre de ces stations à vocation à augmenter et la ville de Grenoble accompagnera chacun des nouveaux projets (accompagnement technique, communication, arrêtés d'autorisation de travaux).

La Ville de Grenoble est également engagée sur le soutien à l'autopartage depuis plusieurs années : stationnement gratuit pour tous les véhicules Citiz, accès au service d'autopartage pour les agents de la Ville de Grenoble et du CCAS, mise à disposition de 2 véhicules de la flotte municipale dans le parc Citiz.

Ce soutien va se poursuivre, afin d'accompagner les évolutions du service. La ville de Grenoble indique qu'elle se tient à disposition de la société d'autopartage et du SMMAG pour augmenter le nombre de places réservées à l'autopartage avec des mesures de gratuités supplémentaires. Une campagne de communication conjointe de la Ville et de Citiz sera déployée notamment à destination des nouveaux arrivants.

Par ailleurs, un enjeu majeur pour les sociétés d'autopartage est l'obligation posée par la loi LOM du 24 décembre 2019 de développer leur flotte de véhicules électriques en autopartage (10 % du parc en 2022, 50 % en 2030). Ceci implique de densifier les stations de recharge électriques. La Ville accompagnera ce déploiement.

Si l'offre CITIZ constitue un modèle, il convient enfin de penser rapidement sa démocratisation notamment en envisageant des tarifications sociales fonction des revenus et des situations. Les collectivités et l'État ont un rôle à jouer dans une telle démarche.

10 - Poursuivre la piétonisation et l'apaisement du centre-ville de Grenoble, cœur de la Métropole

Suite aux expérimentations de piétonisation temporaire de l'été 2020, la Ville s'est engagée avec la métropole sur un projet de piétonisation dans le quartier Notre-Dame Ste-Claire, dans un objectif affirmé de poursuivre l'amélioration du cadre de vie, de soutien à l'activité des commerces, et d'apaisement des circulations dans ce secteur central de l'histoire et de la vie grenobloise.

Ce projet sera mis en œuvre en 2021 et au début de l'année 2022. Il comprendra l'étude des potentiels de végétalisation en lien avec l'ABF afin de compenser la non-réalisation par le SMMAG de la végétalisation des rails du tram envisagée précédemment et appelée de ses vœux par la ville de Grenoble.

Il visera à un accompagnement qualitatif de la piétonisation par des aménagements fonctionnels (circulation, bornes, panneaux, places de stationnement, suppression des potelets...) mais aussi qualitatifs (rafraîchissement et rénovation, mobilier durable et esthétique, ...). Les budgets alloués seront répartis en fonction des compétences ville et métropole.

La rue Bressieux sera également piétonnisée d'ici 2022 afin de poursuivre et compléter l'aménagement cohérent engagé dans le secteur République-Grenette-Montorge. Une concertation avec les commerçant·e·s et habitant·e·s de la rue sera menée.

Enfin, des études seront engagées en 2021, en lien avec la Métropole, afin de pacifier, apaiser, embellir les quais de l'Isère de manière progressive au cours des années à venir.

11 - Lancer le projet des « rues écoles » dans chaque secteur de Grenoble

À la croisée d'enjeux de qualité de l'air, de sécurité, de convivialité et d'adaptation des espaces publics au réchauffement climatique, le projet des « rues écoles » (dénomination amenée à évoluer) est au cœur du projet municipal et métropolitain. Les grenobloises et grenoblois en ont fait une grande priorité pour l'amélioration de leur cadre de vie au cours des années à venir.

Le projet « rues écoles » ambitionne de piétonniser, végétaliser, apaiser et rénover les rues et espaces publics devant les écoles et groupes scolaires de Grenoble. L'objectif est ainsi non seulement de

sécuriser, d'éloigner les pollutions des abords des écoles, mais aussi de transformer le visage de Grenoble pour une ville plus apaisée, plus fraîche et plus végétale, tout en créant ou renforçant des centralités et lieux de vie dans chaque quartier de la commune.

L'année 2021 sera consacrée aux études et au déploiement de dispositifs d'urbanisme transitoire. En parallèle sont lancées des études techniques pour des aménagements pérennes à réaliser dans un second temps sur les rues concernées en intégrant une forte dimension participative.

Une délibération précisant le dispositif sera prise au conseil municipal avant l'été 2021.

12 - Poursuivre la transition des mobilités pour les agent·e·s de la Ville et du CCAS

Dans le cadre de son Plan de Mobilité (PDM), la Ville de Grenoble a mis en place une série d'offres incitatives pour encourager les agent·e·s à utiliser des alternatives à la voiture individuelle dans le cadre de leurs déplacements professionnels et domicile-travail.

Outre la prise en charge obligatoire à 50 % des abonnements en transports en commun et service public de location de vélo (Métrovélo), la Ville de Grenoble expérimente aussi depuis le 1^{er} novembre 2018 le versement d'une indemnité kilométrique vélo (IKV) pour ses agent·e·s effectuant au moins 75 % de leurs trajets domicile-travail en vélo.

Entre 270 et 480 agent·e·s bénéficient de cette indemnité selon les périodes. Elle évoluera prochainement en faveur du forfait « mobilités durables » instauré par la loi LOM, qui consiste en un remboursement facultatif de tout ou partie des frais engagés par les agent·e·s au titre de leurs déplacements domicile-travail réalisés avec leur vélo, mais aussi en tant que conducteur ou passager en covoiturage. Au total, en 2020, ce sont 1586 prises en charges qui ont été effectuées dans le cadre du PDM (abonnements et IKV). L'incitation aux déplacements cyclables est également encouragée dans le cadre des trajets professionnels grâce à une flotte de 1010 vélos mis à disposition des agents municipaux.

Cette offre est complémentaire des autres services proposés par l'atelier mécanique municipal qui comprend notamment la mutualisation d'une partie de la flotte municipale, en plus d'une réduction du parc de véhicules en parallèle, et l'accès gratuit au service d'autopartage Citiz.

Ce dossier a été examiné par la :
Commission Résiliences du jeudi 18 mars 2021

Il est proposé au conseil municipal de décider :

- de contribuer et de s'impliquer dans la mise en œuvre de toutes les actions permettant d'une part, d'améliorer la qualité de l'air pour tendre vers les seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé (NO2 et particules) et d'autre part de réduire les émissions territoriales de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs du plan climat métropolitain (-65% de GES en 2030 par rapport à 1990) ; la signature de la « charte d'engagement des communes 2020-2026 » proposée par la Métropole dans le cadre de son Plan climat air énergie viendra confirmer l'implication de la Ville et sa contribution locale aux objectifs de lutte contre le changement climatique ;

- d'agir sur la qualité de l'air au travers de l'ensemble des politiques publiques menées sur le territoire, en mobilisant ses partenaires, en les accompagnant, et en menant des actions sur son champ de compétence ;

- d'affirmer en ce sens une ambition forte en matière de qualité de l'air, et de s'engager avec les acteurs du territoire sur cette thématique, et plus particulièrement :

- de confirmer son souhait d'une mise en place par la Métropole, le SMMAG et l'ensemble des partenaires du territoire, le plus rapidement possible, d'une Zone à Faibles Émissions tous véhicules sur son territoire. Cette ZFE devra être soutenue par des mesures d'accompagnement fortes pour les ménages, et en priorité pour les ménages modestes ou très modestes. Ces mesures viseront par ordre de priorité à inciter les ménages à la démotorisation via des actions permettant l'incitation au report modal, au changement de la motorisation de leur véhicule du thermique vers le gaz ou l'électrique, et enfin à l'acquisition d'un véhicule très peu émetteur et compatible avec la mise en place de la ZFE ;
- de viser sur le territoire communal une interdiction du Diesel entre 2026 et 2028 (fin des CQA2) puis d'accélérer la transition vers l'objectif de 0 énergie fossile à horizon 2030 et de porter cette ambition dans les instances partenariales, cet échéancier restera en effet à travailler de manière partenariale avec l'État, la Métropole et les autres communes ;
- de saisir le SMMAG pour que les infrastructures prévues au PDU à Grenoble soient bien réalisées dans les délais prescrits par ce document ;
- de saisir le SMMAG pour que soit mise en œuvre de la gratuité des Transports en commun pour les plus modestes et que soit lancée également une étude précise et complète pour la mise en place de gratuités totales du réseau les week-ends ;
- de saisir l'État et AREA à mettre sans tarder en place la voie réservée aux transports en commun sur l'A480 jusqu'à l'échangeur Louise Michel tel que préconisé par le Commissaire enquêteur lors de l'enquête publique de l'A480 et du Rondeau ;

- de mettre en place dans son champ d'action des mesures d'accompagnement et d'amélioration de la qualité de l'air, afin de participer, accompagner et contribuer efficacement à des actions engagées par les partenaires et plus particulièrement :

- de participer activement à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère devant être approuvé au 31 mars 2022 ;
- de mettre en place d'ici le mois de septembre 2021 un dispositif d'aide financière complémentaire aux aides de l'État de la Métropole, en vue d'accompagner les ménages, et en particulier les ménages modestes et très modestes, vers le changement de leurs dispositifs de chauffage au bois, ceci afin de viser 100 % de

renouvellement des dispositifs non performant sur cinq ans. Ce dispositif d'aide garantira notamment la gratuité totale du changement de dispositif de chauffage pour les ménages très modestes. Il se verra allouer en année courante la somme d'environ 40 000 € ;

- en association avec les partenaires Métropole et ALEC de mener des campagnes de communication et de sensibilisation concernant le changement des dispositifs de chauffage au bois et de mobiliser les équipements et moyens municipaux en ce sens, au plus près des grenoblois·e·s concerné·e·s ;**
- de poursuivre l'adaptation de sa flotte de véhicules en continuant à réduire le nombre d'unités et en organisant sa transition énergétique pour réduire la part des énergies fossiles et être en conformité avec la ZFE VUL-PL Métropolitaine et son objectif de 0 Diesel en 2025 ;**
- de contribuer au renforcement du réseau de recharge électrique et GNV disponible à Grenoble, en lien avec la Métropole et GEG en étudiant les opportunités d'installations de bornes de recharge sur le patrimoine municipal ;**
- de lancer une étude complète sur la politique tarifaire du stationnement notamment au regard des enjeux de justice sociale et environnementale et de prévoir la conformité avec les orientations du PDU ;**
- de lancer en lien avec la Métropole une étude sur le plan de circulation de Grenoble visant à analyser les scénarios possibles pour limiter le trafic de transit dans les quartiers de Grenoble à horizon 2023 ;**
- de soutenir la coopérative locale proposant un service d'autopartage à Grenoble en poursuivant la gratuité totale du stationnement (fixe et free floating), en augmentant si nécessaire le nombre de places et de véhicules et en déployant un plan de communication spécifique ;**
- de confirmer la pérennisation de la totalité des pistes Tempovélos déployées en 2020 avec la Métropole via l'exercice du pouvoir de police de la circulation ; de contribuer au plan vélo de la Métropole et du SMMAG afin de permettre d'achever le premier réseau Chronovélo puis de doubler ce réseau à Grenoble ;**
- de mettre si nécessaire à disposition de nouvelles places de stationnement pour des offres vélos ou trottinettes de Freefloating ;**
- de poursuivre les dynamiques de piétonisation et de requalification engagées entre 2018 et 2020 au cœur de ville dans le quartier Antiquaires-Halles-Notre-Dame, Bressieux, et d'engager des études sur la requalification, l'embellissement et l'apaisement des Berges de l'Isère ;**
- de prévoir une délibération cadre spécifique sur le projet des rues écoles porté avec la Métropole lors d'un Conseil municipal avant l'été 2021 ;**
- de poursuivre le déploiement de vélos de service et le forfait mobilités durable pour les agent·e·s de la Ville.**

Conclusions adoptées :

Pour extrait conforme,