



Délibération du Comité syndical SMTC

Séance du 07 novembre 2019

OBJET : **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise Horizon 2030.

Délibération n° 1

Rapporteur : Yann MONGABURU

Le sept novembre deux mille dix-neuf à 9 h 30, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni hémicycle Claude LORIUS, (salle du Conseil), Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Yann MONGABURU, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 17
Nombre de votants, présents et représentés: 16

PRESENTS

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires :

Ludovic BUSTOS
Alan CONFESSON
Magdeleine FASOLA
Françoise GERBIER
Elisabeth LEGRAND
Francie MEGEVAND
Yann MONGABURU
Delia MOROTÉ
Michel OCTRU
Marcel REPELLIN
Jean-Paul TROVERO

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires :

Madame Anne GÉRIN
Jean-Claude PEYRIN

Suppléant :

Benjamin TROCMÉ

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Monsieur Bernard CHARVET pouvoir à Madame Françoise GERBIER
Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN pouvoir à Monsieur Michel OCTRU

ABSENT EXCUSE :

Monsieur Giovanni CUPANI

Monsieur Jean-Claude PEYRIN a été nommé secrétaire de séance.

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

OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise Horizon 2030.

Exposé des motifs

Le plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial du SMTC. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation, qui indique les modalités de mise en œuvre et de financement du plan d'actions.

I. La procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise

L'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise a été lancée par délibération du comité syndical du SMTC en date du 6 octobre 2016, qui a notamment fixé les objectifs poursuivis, ainsi que les modalités de travail et de concertation. Le SMTC a souhaité concerter largement les acteurs du territoire : différents dispositifs de concertation ont été mis en place entre les mois de février et d'octobre 2017.

Le projet de PDU a été arrêté par délibération du comité syndical du SMTC en date du 5 avril 2018. Conformément à l'article L1214-15 du code des transports, il a ensuite été soumis, pour avis, aux personnes publiques consultées : les 49 conseils municipaux du ressort territorial du SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, le conseil départemental de l'Isère, le conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Préfet de l'Isère, la mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes et l'Etablissement Public du SCoT.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, le projet de PDU a ensuite fait l'objet d'une enquête publique, réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Cette enquête publique a eu lieu du 24 septembre au 26 octobre 2018, conformément à l'arrêté n°2018-007 pris par le Président du SMTC le 3 septembre 2018. La commission d'enquête, désignée par le Président du tribunal administratif de Grenoble, a rendu son rapport et ses conclusions le 21 décembre 2018.

II. Les principaux sujets évoqués pendant l'enquête publique

Lors de l'enquête publique, plus de 500 contributions ont été émises par le public. Certaines de ces contributions sont très courtes, d'autres sont au contraire très détaillées et expriment des messages multiples, sur des sujets variés.

Les sujets qui ont fait l'objet d'un nombre de contributions particulièrement important sont synthétisés ci-dessous.

Concernant l'amélioration des conditions de déplacements pour les modes actifs :

- Demandes de sécurisation des cyclistes dans la combe de Gières, à très court terme, avec la mise en place de pistes cyclables séparées des voies de circulation générale.
 - Ces demandes ont fait l'objet d'une recommandation de la part de la commission d'enquête (REC « vive » 2). Les modifications du PDU apportées par le SMTC pour leur prise en compte sont explicitées au chapitre IV de la présente délibération.

- Demandes d'amélioration ponctuelle de cheminements pour les piétons et pour les cycles.
 - Ces demandes confortent les orientations 5 et 6 du PDU. Néanmoins, elles ne relèvent pas du niveau de détail pouvant être attendu du PDU. Le SMTC transmettra ces demandes à Grenoble-Alpes Métropole, compétente pour l'aménagement de la voirie et des espaces publics, afin qu'elles soient prises en compte.
- Soutien à la mise en place des chronovélos, avec des demandes de développement de ce réseau au-delà des 4 axes d'ores et déjà définis.
 - Ces observations confortent l'action 7.1 du PDU, que le SMTC a complétée pour indiquer, sur la période 2024-2030, un développement du réseau chronovélo au-delà des 4 axes d'ores et déjà identifiés.
- Demandes en faveur du renforcement de l'entretien du réseau cycles existant.
 - Le SMTC a complété l'action 7.1 du PDU pour insister sur le renforcement de l'entretien du réseau cyclable existant.
- Demandes de stationnement vélo sécurisés partout dans l'agglomération pour éviter les vols et ainsi encourager l'usage du vélo, avec des localisations proposées.
 - Ces demandes confortent l'action 7.2 du PDU. Néanmoins, la localisation précise des stationnements vélos à implanter dépasse le niveau de détail pouvant être attendu du PDU. Le SMTC transmettra les propositions de localisation de stationnement vélos à Grenoble-Alpes Métropole, compétente en matière d'aménagement de la voirie et des espaces publics, afin qu'elles soient prises en compte.

Concernant la gouvernance sur les mobilités et la tarification des transports :

- Demandes en faveur de la gratuité totale ou partielle des transports collectifs.
 - Le SMTC a répondu sur ce sujet dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête (en annexe de la présente délibération). Le SMTC tient en particulier à rappeler que la tarification actuelle des transports collectifs est une tarification solidaire (la partie 1 du PDU a été complétée pour en rappeler les principes), ce qui permet de tenir compte de la capacité financière de chaque usager du réseau à contribuer aux dépenses de transport. L'action 1.1 du PDU a été complétée pour inscrire la réalisation d'une étude sur l'opportunité et les modalités de faisabilité d'une gratuité totale des transports collectifs.
- Demandes de simplification, voire d'unification de la tarification des transports collectifs à l'échelle de l'ensemble du bassin de déplacements, avec la mise en place, au plus vite, d'une structure de gouvernance unique pour les déplacements à cette échelle.
 - Ces demandes ont fait l'objet d'une recommandation vive de la commission d'enquête (REC « vive » 1). Les modifications du PDU apportées par le SMTC pour leur prise en compte sont explicitées au chapitre IV de la présente délibération.
- Demandes d'amélioration rapide de la coordination des offres de transports collectifs entre autorités organisatrices aux franges de la Métropole, en particulier sur les secteurs de Domène, de Meylan/Montbonnot et de la combe de Gières.
 - Le SMTC a complété l'action 10.1 du PDU pour prendre en compte ces demandes.
- Demandes d'étudier la mise en place d'un péage urbain.

Concernant le développement du réseau structurant de transports et l'amélioration de l'intermodalité

- Demandes de prolongement du réseau tramway, au-delà de ce qui est prévu dans le PDU, vers Meylan, Grand'Place et Sassenage notamment, et propositions de projets de transports par câble en lien avec les différents massifs qui entourent l'agglomération.
 - Cette question des priorités d'investissement pour le développement du réseau de transports collectifs structurant a été reprise dans les questions de la commission

d'enquête, et a fait l'objet d'une recommandation (REC 5) : Le SMTC, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête, a présenté une vision globale de l'organisation des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération présentée dans la stratégie, pour répondre aux objectifs fondateurs du PDU, dont la réduction de la précarité énergétique des habitants, plus importante dans le sud du territoire. Cette vision globale justifie les choix du PDU en matière de développement du réseau de transports collectifs structurant, chaque nouvel investissement lourd étant décidé au regard de l'équilibre entre les sommes investies, le nombre d'usagers transportés et le niveau de priorité par rapport aux objectifs fondateurs du PDU. Pour une meilleure compréhension de la stratégie, le SMTC a complété la partie 3 du PDU en conséquence.

- Concernant plus spécifiquement la demande de tramway vers Meylan : au regard de l'équilibre entre les sommes investies et le nombre d'usagers transportés, le choix du PDU s'est porté sur la mise en service d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot (action 9.6 du PDU) à horizon 2023, dont les aménagements préserveront l'évolutivité vers un tramway au-delà de 2030.
- Concernant la demande de prolongement du tramway D vers Grand'Place : le choix du SMTC a été de prévoir le prolongement de la ligne D vers le nord, dans le cadre du maillage du réseau tramway, afin de permettre aux habitants de Saint-Martin-d'Hères notamment de bénéficier d'une desserte directe pour se rendre au CHU et au centre-ville de Grenoble. En outre, le PDU prévoit la mise en place d'un BHNS sur le cours de l'Europe, qui permettra de relier Grand'Place au Campus.
- Concernant la demande de prolongement du tramway A vers Sassenage : le choix du SMTC a été de prévoir la desserte de Sassenage par une ligne chrono à l'horizon 2023. L'action 9.6 du PDU a été modifiée pour corriger l'erreur d'horizon qui était mentionnée dans le texte (2030 au lieu de 2023). Le PDU prévoit bien de préserver la possibilité de prolonger la ligne A vers Sassenage après 2030.
- Concernant les projets de transport par câble en lien avec les massifs : le SMTC explicite, au chapitre 7.1 du rapport environnemental du PDU, pourquoi un certain nombre de projets qui avaient été étudiés par le passé n'ont pas été retenus dans le PDU. Néanmoins, l'action 9.9 du PDU a été modifiée pour indiquer que le SMTC, en lien avec les territoires voisins, contribuera aux réflexions visant à améliorer la desserte des massifs, et notamment à des études d'opportunité d'éventuelles solutions de transport par câble. Les réserves foncières nécessaires pour préserver leur faisabilité pourront être intégrées dans les documents d'urbanisme lorsque les tracés seront définis.
- Soutien à la création d'un tram-train vers Vizille.
 - L'action 9.5 du PDU évoque ce projet en tant qu'option envisagée pour le renforcement de la desserte du sud de l'agglomération, l'autre option consistant en une extension du tramway E jusqu'à Pont-de-Claix. Le SMTC a explicité, dans son mémoire en réponse au PV de synthèse de la commission d'enquête, l'opportunité de ces deux projets, qui répondent à des besoins distincts mais qui sont liés par des problématiques similaires. En réponse à la recommandation n°6 de la commission d'enquête sur ce sujet, le SMTC a complété l'action 9.5 du PDU pour indiquer que, quel que soit le projet retenu pour l'horizon 2030 (tram-train ou extension de la ligne E), la faisabilité de l'autre projet sera affinée et préservée dans l'objectif d'une mise en service post-2030 (cf. chapitre IV de la présente délibération).
- Demandes d'accélération du calendrier pour la mise en service de la halte de Domène.
 - Cette demande a été reprise dans la recommandation n°4 de la commission d'enquête. Elle a été relayée par le SMTC auprès de la Région, de l'Etat et de SNCF Réseau, sous la forme d'un courrier envoyé le 19/02/2019, en se basant sur la recommandation de la commission.
- Demandes de plus de possibilités de stationnement automobile en lien avec les lignes de transports collectifs, pour faciliter l'intermodalité.

- Ces demandes confortent la stratégie globale d'organisation de l'agglomération, déclinée dans la partie 3 du PDU. Elles encouragent les automobilistes à se rabattre vers le covoiturage et le réseau de transports collectifs structurant au plus proche de leur domicile, en leur proposant des aires de covoiturage et parcs-relais bien localisés et dimensionnés.

Concernant l'adaptation du réseau secondaire de transports collectifs :

- Demandes d'adaptation ponctuelle de lignes du réseau de transports collectifs Proximo et Flexo, en termes de niveau d'offre et/ou de tracé, en particulier pour améliorer la desserte des coteaux à Sassenage et à Corenc.
 - Ces demandes ne relèvent pas du niveau de détail pouvant être attendu du PDU. L'adaptation du réseau de transports collectifs, en dehors des grands projets qui structurent la stratégie globale, se fait au cas par cas et en tenant compte de l'évolution constatée de la fréquentation, de la desserte de nouveaux équipements, de la construction de nouveaux logements, etc.
Le SMTC prend toutefois bien note de ces demandes et les étudiera au cas par cas en concertation avec les acteurs des territoires concernés, notamment dans le cadre des comités de mobilités qui seront régulièrement réunis par le SMTC.
- Demandes d'élargissement des amplitudes horaires des lignes Proximo et Flexo.
 - La demande de déplacement en soirée étant faible, il est plus attractif de concentrer l'offre de soirée sur les lignes structurantes tramways et chronobus (qui couvrent 75% de la population de la métropole), avec une fréquence lisible et cadencée à l'heure ou à la demi-heure, plutôt que de disperser l'offre sur les lignes de bus Proximo avec des fréquences peu attractives. Néanmoins, en accompagnement du projet de maillage du réseau tramway (action 9.4) du PDU, le PDU a été complété pour indiquer que des points de rendez-vous aux terminus des lignes de tramway seront organisés avec les lignes de bus en provenance et en direction du périurbain, y compris le matin tôt et le soir tard, en élargissant en tant que de besoin l'amplitude horaire de certaines lignes. De plus, l'action 9.6 du PDU a été complétée pour ajouter le lancement d'une étude d'opportunité et de modalités de mise en place d'un réseau de transports collectifs de nuit à l'échelle du cœur urbain dense.

Concernant la cohabitation entre les usagers des différents modes

- Demandes en faveur d'un meilleur respect du code de la route et de la rue par les usagers tous modes, pour des déplacements plus sereins et plus sécurisés pour tous, avec comme corollaire des propositions de campagnes de sensibilisation et de verbalisation.
 - Ces demandes confortent la pertinence de l'action 8.4 du PDU.
- Questionnements sur la place des engins de déplacements personnels (EDP) non motorisés et motorisés (trottinettes électriques, ...) sur l'espace public.
 - Les règles de circulation pour les engins de déplacements personnels ne dépendent pas du PDU : les utilisateurs d'EDP non motorisés sont assimilés à des piétons par le code de la route. Ils peuvent donc circuler sur les trottoirs et sur les autres espaces autorisés aux piétons, à condition de rester à la vitesse du pas. En revanche, les EDP motorisés (trottinettes électriques, monoroues, ...) n'appartiennent à aucune catégorie du code de la route. La loi d'orientation des mobilités en cours de préparation permettra la publication d'un décret qui créera des dispositions nouvelles dans le code de la route, reconnaissant les EDP motorisés comme une nouvelle catégorie d'engins et définissant leurs équipements et leurs règles de circulation. Dans ce cadre, les EDP motorisés ne pourront pas circuler sur le trottoir et leur vitesse sera limitée à 25km/h. Cela va dans le sens du vœu relatif aux engins de déplacements personnels, formulé par le comité syndical du SMTC en date du 8 novembre 2018, dans le cadre de la préparation de cette loi d'orientation des mobilités.

Concernant les projets routiers

- Observations contre l'élargissement de l'A480 au regard des enjeux environnementaux.
 - Le projet A480/Rondeau, porté par l'Etat, permettra d'optimiser et de fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain, à la condition qu'il inclut l'aménagement de voies dédiées aux transports collectifs et au co-voiturage facilitant le report modal et évitant une augmentation du trafic. Le courrier de la Ministre de la Transition écologique et solidaire du 2 septembre 2019 donne d'ailleurs suites aux réserves exprimées par le SMTC.

III. Ce que la commission d'enquête publique a mis en exergue dans son rapport et dans ses conclusions

La commission d'enquête, désignée par le Président du tribunal administratif de Grenoble, a rendu son rapport et ses conclusions le 21 décembre 2018, émettant un avis favorable assorti d'une réserve et de 18 recommandations, dont 2 qualifiées de « vives ».

Dans ses conclusions et en préambule à sa réserve et à ses recommandations, la commission indique qu'elle « *approuve le projet soumis à l'enquête [...] : les déplacements sont organisés au travers d'une armature composée du ferroviaire (TER et RER) et d'un réseau de tramways, complétée par un réseau plus fin composé des bus, du câble, des modes doux (vélos et marche) et de la voiture, le tout articulé par les actions et les structures d'intermodalité.*

Pour la commission, ce projet répond aux défis contemporains que nous devons absolument relever pour lutter contre le réchauffement climatique et contre la pollution atmosphérique. Cette réponse pourrait être plus rapide et puissante avec un budget à la hauteur de ces enjeux. Cela permettrait de tendre plus rapidement vers l'objectif de 47% de réduction des émissions de GES que le SMTC s'est fixé à partir du PAEC de Grenoble Alpes Métropole. »

La réserve et les recommandations de la commission d'enquête sont détaillées ci-dessous :

- Réserve : La commission demande que la composition des comités de déplacements existants soit modifiée, qu'il en soit créés là où il n'y en a pas afin qu'ils couvrent tout le territoire de la métropole à des échelles pertinentes. Ces instances de concertation à l'instar des comités de ligne mis en place par la Région pour le réseau TER, devront regrouper le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole pour ce qui concerne l'espace public, le ou les exploitants du réseau TC, les élus concernés, les usagers et les associations locales quand il y en a. Ces comités devront se réunir en fonction des besoins, mais au minimum une fois par an.
- REC « vive » 1 : La commission d'enquête demande qu'une autorité organisatrice des mobilités du « grand territoire » voie le jour très rapidement, l'échéance de 2023 est trop éloignée.
- REC « vive » 2 : La commission demande qu'il soit prévu très rapidement des aménagements provisoires de sécurisation de la combe de Gières pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation des aménagements définitifs d'ici 2023.
- REC 1 : La commission d'enquête souhaite que, dans le dossier, soient améliorés la définition et le format des cartes du schéma multimodal.
- REC 2 : La commission d'enquête souhaite que soit répondu à la recommandation de la MR Ae [Mission Régionale d'Autorité environnementale], à savoir que les baisses annoncées dans le rapport environnemental des émissions de polluants atmosphériques soient datées et indexées de manière à pouvoir être appréciées en regard les échéances du PPA [Plan de Protection de l'Atmosphère].

- REC 3 : en complément de l'évolution des comités de déplacements faisant l'objet de la réserve 1, la commission d'enquête souhaite :
 - que les associations concernées puissent participer à des « comités techniques partenariaux » ou à d'autres instances, concernant notamment l'élaboration des politiques sur des thèmes particuliers (maillage, stationnement, câble, etc.) ;
 - qu'au nom de la cohésion sociale, certaines lignes, même si elles sont considérées comme moins structurantes, puissent néanmoins fonctionner plus tôt le matin et plus tard le soir.
- REC 4 : La commission d'enquête recommande, compte tenu des difficultés souvent exprimées, que la future halte ferroviaire de Domène permettant la desserte de cette commune et de ses territoires alentours, soit réalisée plus rapidement sans attendre 2023.
- REC 5 : La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030.
- REC 6 : La commission d'enquête demande, quel que soit le choix du projet retenu (tram train ou extension ligne E), que l'autre projet puisse être étudié afin de permettre son lancement le plus tôt possible dès 2030.
- REC 7: La commission recommande au SMTC la réalisation d'une étude de faisabilité de la liaison « ferroviaire/tramway » Vizille / Jarrie, tant sur le plan technique qu'en termes de compatibilité ou de mise en compatibilité avec les plans de prévention des risques naturels et technologiques.
- REC 8 : La commission d'enquête souhaite que la question du métrocâble soit ré-analysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGGLO, « le chaînon manquant », etc.
- REC 9 : La commission souhaite que le SMTC justifie pourquoi il ne semble pas avoir étudié la solution trolleybus en renouvellement des bus diesel.
- REC 10 : La commission d'enquête souhaite qu'il soit mis un terme à la réalisation de pistes cyclables sur les trottoirs, voire à en supprimer, face aux dangers qu'elles représentent.
- REC 11 : La commission d'enquête souhaite que la mesure 14.5 (zonage pour moduler le nombre de places de stationnement exigées pour les constructions neuves) soit réexaminée.
- REC 12 : La commission d'enquête demande que le coût de l'abonnement du stationnement « résidents » soit fonction du revenu, avec un plafond dissuasif à la reprise de la voiture pour aller au travail.
- REC 13 : La commission d'enquête souhaite que le SMTC reformule plus clairement dans le rapport du PDU sa démonstration relative à la baisse de 6% des kilomètres parcourus et sa contribution à la diminution des émissions de GES.
- REC 14 : La commission d'enquête souhaite que les impacts du dispositif *crit'air* mis en œuvre sur l'agglomération grenobloise, soient évalués et rendus publics.

- REC 15 : La commission d'enquête souhaite que l'extension de [la ZFE [Zone à Faibles Emissions] soit faite progressivement, au rythme de l'évolution du parc automobile afin de ne pas pénaliser les personnes à revenus modestes et les petites entreprises.
- REC 16 : La commission d'enquête recommande, en vue de faciliter l'intermodalité, que la possibilité de mettre des vélos dans les transports en commun soit progressivement renforcée par la création d'équipements ad'hoc.

IV. Les modifications apportées au projet de PDU

L'article L1214-16 du code des transports stipule que : « *Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.* »

Ainsi, le projet de PDU de l'agglomération grenobloise a été modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques consultées, des contributions du public pendant l'enquête publique, ainsi que des conclusions de la commission d'enquête.

L'ensemble des modifications apportées sont détaillées dans la présente délibération et dans ses annexes, dans les documents intitulés :

- « Réponses du SMTC aux avis des personnes publiques consultées »
- « Note de synthèse en réponse à l'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes relatif au plan de déplacements urbains 2030 de l'agglomération grenobloise ».
- « Mémoire en réponse » du SMTC.

Ces documents correspondent à ce qui avait été proposé par le SMTC le 29 novembre 2018, en réponse au procès-verbal de synthèse formulé par la commission d'enquête.

Les réponses et modifications du projet de PDU portant plus spécifiquement sur la réserve et les recommandations de la commission d'enquête ont fait l'objet d'une délibération en date du 18 avril 2019. Ces réponses et le détail des modifications apportées au projet de PDU sont précisés ci-dessous.

- Réserve : La commission demande que la composition des comités de déplacements existants soit modifiée, qu'il en soit créés là où il n'y en a pas afin qu'ils couvrent tout le territoire de la métropole à des échelles pertinentes. Ces instances de concertation à l'instar des comités de ligne mis en place par la Région pour le réseau TER, devront regrouper le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole pour ce qui concerne l'espace public, le ou les exploitants du réseau TC, les élus concernés, les usagers et les associations locales quand il y en a. Ces comités devront se réunir en fonction des besoins, mais au minimum une fois par an.

Afin de répondre au mieux aux enjeux de concertation et de lever cette réserve, le comité syndical du SMTC, par délibération en date du 18 avril 2019, a décidé de :

- Faire évoluer les comités de déplacement vers des comités des mobilités visant à informer et échanger avec les citoyens sur leurs besoins concernant l'ensemble des modes de déplacements (marche à pieds, vélos, transports en commun, voiture partagée), sur les projets liés aux déplacements et à l'aménagement de l'espace public, et les associer au suivi de la mise en œuvre du PDU ;
- Inviter et faire contribuer les élus des communes concernées et des établissements publics et collectivités intervenant dans le domaine des mobilités et de l'espace public, en particulier Grenoble-Alpes Métropole, mais aussi la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de l'Isère, l'Etat, la communauté de communes Le Grésivaudan, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, ainsi que les communautés de communes de l'Oisans, de la Matheysine, du Trièves et les parcs naturels ;

- Inviter et faire contribuer l'ensemble des exploitants intervenant dans le domaine des mobilités : exploitants de transports publics (Sémitag mais aussi autres), opérateurs de services vélo (Vélogik,...), opérateurs de voitures partagées (Citiz, covoitureurs, ..), SEMOP stationnement (Park Grenoble Alpes Métropole), ...
- Elargir la liste des associations invitées, en intégrant toutes les associations concernées par les thématiques de mobilité et d'espaces publics : ADTC, Rue de l'avenir, CATCPH, LAHGGLO, FNAUT, Conseil de Développement, Réseau des Conseils de Développement, fédérations de parents d'élèves et associations de parents d'élèves des établissements scolaires, associations d'étudiants, Alternatiba, unions de quartiers représentatives des usagers, associations de personnes à mobilité réduite, conseils citoyens de la Métropole sur la politique de la ville, conseils citoyens indépendants de la ville de Grenoble Cette liste est non exhaustive : elle a vocation à être élargie au gré des demandes des associations ;
- Communiquer de façon plus soutenue sur les réunions de ces comités vis-à-vis du grand public, de façon à ce que toutes celles et tous ceux qui le souhaitent puissent y participer : via les communiqués de presse, les réseaux sociaux, l'achat d'encarts publicitaires ou encore l'utilisation de supports numériques du SMTC (écrans tactiles d'application multimodale et « e-papers » des abris-voyageurs)...

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

L'action 17.1 du projet de PDU a été modifiée pour indiquer cette évolution des comités de déplacements vers des comités de mobilités.

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

L'action 1.1 du projet de PDU a été modifiée pour indiquer les objectifs de création d'une Autorité Organisatrice des Mobilités unique à l'échelle du bassin de vie de la région grenobloise, à horizon 2022, avec une première étape dès le 1^{er} janvier 2020.

Cette modification du PDU est cohérente avec la charte pour l'organisation des mobilités du bassin de vie de la grande région grenobloise, adoptée par le comité syndical du SMTC par délibération du 28 mars 2019 et intitulée « Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité – Charte pour l'organisation des mobilités de la grande région grenobloise ».

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

L'action 13.3 du PDU a été complétée pour prendre en compte cette recommandation, en indiquant l'objectif, d'ici 2023, de réalisation d'aménagements de sécurité pour les cycles dans la combe de Gières, avec de premiers aménagements « légers » (marquage, signalétique, reprise des irrégularités de chaussée) dès 2019.

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

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

En outre, le SMTC étudie la faisabilité de proposer un format numérique dynamique (ultérieurement à l'approbation du PDU).

- REC 2 : La commission d'enquête souhaite que soit répondu à la recommandation de la MRAe [Mission Régionale d'Autorité environnementale], à savoir que les baisses annoncées dans le rapport environnemental des émissions de polluants atmosphériques

soient datées et indexées de manière à pouvoir être appréciées en regard les échéances du PPA [Plan de Protection de l'Atmosphère].

Dans sa réponse à la MRAe, le SMTC indique que le PPA en vigueur présente une envergure géographique bien plus vaste que celle du PDU, et une date d'échéance à horizon 2015/2016, sans projection ultérieure des objectifs, ce qui induit des difficultés dans la mise en regard des objectifs chiffrés et échéances de ce document avec le PDU, qui a vocation à être mis en œuvre à partir de 2019 jusqu'en 2030. Cependant, les objectifs du PDU s'inscrivent bien dans la dynamique de réduction des émissions atmosphériques souhaitée par le PPA.

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

Le PPA, approuvé en 2014, donne, pour le secteur des transports, des objectifs de réduction des émissions de 37% pour les particules et de 43% pour les oxydes d'azote, entre 2007 et 2016. Pour atteindre ces objectifs, le PPA liste une série de mesures qu'il serait pertinent de mettre en place, et qui sont effectivement intégrées dans le plan d'actions du PDU :

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

Le rapport environnemental du PDU a été complété pour mieux préciser que les objectifs du PDU s'inscrivent dans la dynamique de réduction des émissions atmosphériques souhaitée par le PPA, et que les mesures préconisées dans le PPA sont effectivement reprises dans le PDU.

- REC 3 : En complément de l'évolution des comités de déplacements faisant l'objet de la réserve 1, la commission d'enquête souhaite :
 - que les associations concernées puissent participer à des « comités techniques partenariaux » ou à d'autres instances, concernant notamment l'élaboration des politiques sur des thèmes particuliers (maillage, stationnement, câble, etc.) ;
 - qu'au nom de la cohésion sociale, certaines lignes, même si elles sont considérées comme moins structurantes, puissent néanmoins fonctionner plus tôt le matin et plus tard le soir.

Sur le 1er alinéa : le SMTC créera des comités des partenaires sur les grands projets, dans lesquels les réseaux et associations d'intérêt métropolitain seront notamment parties prenantes (tels LAHGGLO, l'ADTC, Alternatiba, Rue de l'avenir, ...). De plus, les associations seront également conviées à des comités techniques de projets. Cela a été indiqué dans l'action 17.1 du PDU.

Sur le 2ème alinéa : des demandes récurrentes ont été formulées pour étendre les amplitudes horaires des lignes Proximo lors de l'enquête publique du PDU mais également

antérieurement dans d'autres instances de concertation. La position du SMTC est explicitée au chapitre 7.1 du rapport environnemental du PDU, en détaillant la hiérarchisation du réseau bus (Chrono/Proximo/Flexo). Néanmoins, en lien avec le maillage du réseau de tramway, il sera étudié l'élargissement de l'amplitude horaire de certaines lignes de bus structurantes du péri-urbain, pour garantir des points de rendez-vous entre les lignes de tramway et ces bus, y compris tôt le matin et tard le soir. L'action 9.4 du PDU a été modifiée en ce sens. De plus, l'action 9.6 a été complétée pour indiquer le lancement d'une étude sur l'opportunité et les modalités de mise en place d'un réseau de nuit pour les transports collectifs, à l'échelle du cœur urbain dense.

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

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

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

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

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

L'action 9.5 du PDU a été modifiée pour indiquer que, quel que soit le projet retenu pour l'horizon 2030 (tram-train ou extension de la ligne E), la faisabilité de l'autre projet sera affinée et préservée dans l'objectif d'une mise en service post-2030.

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

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

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

Le SMTC prévoit d'actualiser l'étude socio-économique du projet de câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux, avec une nouvelle modélisation qui permettra de préciser les estimations de voyageurs. En 2019, le SMTC prévoit également d'approfondir l'articulation entre ce câble et les autres modes de déplacements à l'échelle de la branche nord-ouest de l'agglomération. Ces éléments permettront d'affiner le projet et seront présentés aux associations représentatives d'usagers.

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

réalisée.

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

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

L'action 15.1 du projet de PDU a été complétée pour indiquer que, dans le cadre du renouvellement de la flotte de matériels roulants du SMTC, « des solutions de trolleybus seront étudiées au cas par cas suivant les lignes concernées. » Il est à noter également que le PDU, dans l'action 15.2, prévoit l'accompagnement du réseau d'acteurs innovants locaux pour aller vers une industrialisation de la production d'hydrogène locale à partir de ressources renouvelables, de façon à favoriser le déploiement de véhicules électriques à hydrogène.

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

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

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

La maîtrise de l'offre de stationnement constitue un puissant levier de report modal. Le zonage et les normes proposées dans le PDU sont cohérents avec la stratégie portée par le PDU et partagée dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal, de report modal vers les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Il s'agit d'une des actions nécessaires pour répondre à l'objectif réglementaire de diminuer l'usage de la voiture (article 1214-2 du code des transports), en cohérence avec l'urgence au regard des enjeux climatiques, énergétiques et de santé publique auxquels notre territoire est confronté. Par rapport au projet de PDU, deux modifications ont été apportées :

- le zonage sur la commune de Meylan a été modifié dans le document soumis à approbation, pour tenir compte du tracé affiné du BHNS Grenoble-Montbonnot, suite à plusieurs contributions pendant l'enquête publique et du fait de l'approfondissement des études sur le BHNS Grenoble-Montbonnot en 2018 et au 1er trimestre 2019 ;
- une obligation de réalisation d'aires de stationnement pour les logements sociaux en zone S1 a été ajoutée dans le document soumis à approbation, d'une valeur de 0,25 place par logement, afin de proposer un minimum de places pour les ménages n'ayant pas d'autre choix pour leur mobilité que de posséder une voiture individuelle. Cette modification fait suite aux inquiétudes relayées par la commission d'enquête dans ses conclusions, concernant le stationnement des voitures des résidents à Grenoble. Cette obligation est faible, en cohérence avec l'usage observé des places de parkings dans les logements sociaux existants, compte tenu de l'offre particulièrement développée en transports collectifs performants dans le secteur S1, et en cohérence avec les ambitions du PDU sur le report modal.

- REC 12 : La commission d'enquête demande que le stationnement « résidents » soit fonction du revenu, avec la reprise de la voiture pour aller au travail.

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

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

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

La partie 6 du projet de PDU et le rapport environnemental ont été complétées pour prendre en compte cette recommandation.

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

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

Dans l'agglomération grenobloise, ces certificats sont actuellement utilisés dans le cadre du dispositif de gestion des épisodes de pollution atmosphérique, ainsi que dans le cadre de la zone à faibles émissions (ZFE) pour les Poids-Lourds (PL) et Véhicules Utilitaires Légers (VUL), entrée en vigueur le 2 mai 2019 sur 10 communes de la métropole ainsi que le campus universitaire, et qui sera élargi à 18 communes supplémentaires en février 2020.

Concernant le dispositif « pic de pollution » :

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

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

Rhône-Alpes (dossier de presse paru en mars 2017 : « 2016 : l'air en Auvergne-Rhône-Alpes se confirme »).

Concernant la ZFE pour les PL et VUL :

La Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte a introduit dans le Code Général des Collectivités Territoriales plusieurs articles, dont l'article L2213-4-1 qui, au point IV, précise que "l'autorité compétente pour prendre l'arrêté [qui stipule les caractéristiques de la ZFE] en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus [...]". L'article prévoit la possibilité de modifier le contenu réglementaire le cas échéant.

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

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

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

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

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

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

La ZFE est effectivement mise en place progressivement. Néanmoins, l'objectif étant d'accélérer la transition énergétique du parc de véhicules, il n'est pas souhaitable que les critères d'accès à la ZFE suivent le rythme du renouvellement tendanciel des véhicules. Afin de ne pas pénaliser les personnes vulnérables, le principe est d'accompagner de façon ciblée les ménages et entreprises qui en ont besoin (action 2.2 du PDU) pour du conseil en transition énergétique, pour des aides au changement de motorisation et par la stimulation d'un éco-système facilitant la transition (incluant les énergéticiens, constructeurs, concessionnaires et garagistes).

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

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

En conclusion :

Les modifications apportées au projet de PDU, détaillées ci-dessus et dans les annexes à la présente délibération, permettent de lever la réserve de la commission d'enquête et d'obtenir ainsi son avis favorable, de prendre en compte ses recommandations ainsi que les observations des personnes publiques consultées et du public.

Ces modifications permettent de compléter utilement le document, sans remettre en cause ni les fondements qui ont présidé à son élaboration, ni l'économie générale du projet arrêté par le comité syndical le 5 avril 2018.

Le PDU de l'agglomération grenobloise, modifié de façon à tenir compte des résultats de l'enquête publique, est annexé à la présente délibération. Il est constitué de plusieurs parties (diagnostic, objectifs fondateurs, stratégie, plan d'actions, cartes du schéma multimodal du PDU et évaluation du PDU), et comporte deux annexes obligatoires :

- le rapport environnemental, qui analyse notamment les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement ;
- l'annexe accessibilité, qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il est complété par une annexe qui détaille l'organisation de la concertation mise en place pour son élaboration, et par les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) qui ont été approuvés par les communes sur le ressort territorial du SMTC.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical SMTC

Vu les articles L.5721-1 et L 5721-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMTC du 16 décembre 2015,

Vu le code des transports et notamment ses articles L. 1214-1 et suivants,

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants,

Vu la délibération du SMTC du 6 octobre 2016 validant le lancement de l'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise,

Vu la délibération du SMTC du 5 avril 2018 arrêtant le projet de PDU de l'agglomération grenobloise horizon 2030,

Vu les avis des personnes publiques consultées,

Vu l'enquête publique ouverte par l'arrêté du Président du SMTC n°2018-007 et qui s'est déroulée entre le 24 septembre et le 26 octobre 2018,

Vu les contributions du public émises pendant l'enquête publique,

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique en date du 21 décembre 2018,

Vu la délibération du SMTC du 18 avril 2019 permettant de lever la réserve de la commission d'enquête et stipulant les modalités de prise en compte de ses recommandations suite à l'enquête publique,

Vu l'ensemble des pièces du plan de déplacements urbains annexées à la présente délibération,

Après examen de la Commission Réseau du 17 octobre 2019, et
Comité syndical SMTC :

- Décide d'approuver le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise, tel qu'annexé à la présente délibération.

Abstentions : 4 (Mme GERIN, MM. PEYRIN, MERMILLOD-BLONDIN, OCTRU)

Pour : 12

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Le Président,

Yann MONGABURU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 14 novembre 2019.