



Extrait du registre des délibérations du Conseil métropolitain

Séance du 06 avril 2018

OBJET : ENVIRONNEMENT, AIR, CLIMAT ET BIODIVERSITE - Contribution de Grenoble-Alpes Métropole à la feuille de route pour la qualité de l'air de la région grenobloise

Délibération n°

Rapporteur : Jérôme DUTRONCY

PROJET

Le rapporteur(e), Jérôme DUTRONCY;
Donne lecture du rapport suivant,

OBJET : ENVIRONNEMENT, AIR, CLIMAT ET BIODIVERSITE - Contribution de Grenoble-Alpes Métropole à la feuille de route pour la qualité de l'air de la région grenobloise

Exposé des motifs

L'amélioration de la qualité de l'air est un sujet majeur de préoccupation pour la Métropole, au regard de son impact sur l'environnement, sur la santé des habitants et sur l'attractivité du territoire.

Même si, comme sur le territoire national, on observe une tendance à la baisse des niveaux de la majorité des polluants depuis une dizaine d'année dans la Métropole, plus de 5 200 habitants résidant à proximité des grandes infrastructures routières sont exposés à des dépassements de la valeur limite pour le dioxyde d'azote. Cependant, plus de 90% des habitants de la Métropole sont exposés à un dépassement du seuil préconisé par l'OMS pour les particules. Enfin, 11% des habitants sont exposés à un dépassement de la valeur cible pour l'ozone, polluant secondaire qui affecte principalement les territoires d'altitude, périurbains et ruraux.

Les principaux leviers d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire sont bien connus. Il s'agit de la réduction des émissions dues :

- au chauffage au bois (et tout particulièrement du chauffage au bois non performant), responsable de 60% des émissions de particules de diamètre inférieur à 2.5 µm sur la zone couverte par le plan de protection de l'atmosphère ;
- aux transports routiers, qui contribuent de leur côté à hauteur de 66% aux émissions d'oxydes d'azote sur ce même périmètre, la part des déplacements de plus de 15 km étant majoritaire dans ces émissions.

Le plan d'actions Métropole respirable, adopté le 30 septembre 2016, constitue un cadre d'intervention cohérent face aux enjeux :

- La prime air bois cible ainsi particulièrement le renouvellement des appareils de chauffage au bois non performants, et constitue le levier principal de réduction des émissions de particules sur le territoire.
- Les politiques en matières de mobilité, qu'elles soient portées par la Métropole ou par le SMTC, constituent un maillon essentiel de ce plan d'actions :
 - en favorisant le report modal vers les modes de déplacements alternatifs,
 - en accélérant et en accompagnant l'amélioration technologique du parc de véhicules.
- Enfin, le PLUI a pour objectif de réduire l'exposition des populations au travers d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation "qualité de l'air".

Dans le contexte d'une injonction du Conseil d'Etat faite au Gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soit élaboré et mis en œuvre un plan relatif à la qualité de l'air dans le délai le plus court possible et de le transmettre à la Commission européenne avant le 31 mars 2018, ainsi que d'un probable contentieux européen susceptible d'occasionner de lourdes amendes qui pourraient, au moins pour partie, être mises à charge des collectivités, a été engagée l'élaboration de plans d'actions sur l'ensemble des territoires concernés par ce contentieux.

Ainsi, à la demande du Ministre de la transition écologique et solidaire, le Préfet de l'Isère a engagé le 27 novembre 2017 l'élaboration d'une feuille de route opérationnelle pour la

qualité de l'air, en concertation avec les acteurs du territoire, et particulièrement la Métropole, le Grésivaudan et le Pays voironnais. Cette feuille de route, complémentaire du Plan de Protection de l'Atmosphère, a fait l'objet d'une transmission au Ministre le 20 mars dernier.

Elle est constituée d'une lettre de cadrage du Préfet et de 9 fiches actions, portant sur les sujets suivants :

- Les émissions dues au chauffage au bois individuel
- Le brûlage à l'air libre des déchets verts
- L'optimisation de l'utilisation des véhicules personnels
- Les alternatives à la voiture
- La transition énergétique des véhicules
- Les zones de basses émissions
- Les émissions industrielles et de chantiers
- La gestion des épisodes de pollution
- Le traitement des points noirs de qualité d'air

Cette feuille de route figure en annexe à la présente délibération.

Si la Métropole est d'ores déjà fortement impliquée dans la mise en œuvre de cette feuille de route au travers du plan d'actions Métropole respirable, elle entend néanmoins améliorer, intensifier et accélérer son action. Toutefois, cette mise en œuvre se heurte parfois à des difficultés d'ordre technique, réglementaire ou financier, et la Métropole souhaite mettre l'accent sur ses attentes vis-à-vis de l'Etat, en particulier :

- En matière de chauffage au bois individuel non performant : la stratégie d'action nécessitant d'être réajustée, la Métropole souhaite disposer au plus vite d'informations techniques consolidées, en particulier sur la responsabilité comparée des appareils et de leur usage (qualité du bois, gestion de la combustion par les utilisateurs,...), ainsi que sur les freins et leviers au renouvellement des appareils. En outre, il semble nécessaire d'engager une réflexion sur le plan réglementaire, afin d'interdire la vente d'appareils non performants sur le territoire national.
- En matière de brûlage des déchets verts : la Métropole, fortement et de plus en plus engagée dans la promotion du compostage individuel de ces déchets végétaux, souhaite un renforcement des contrôles afin d'améliorer le respect des arrêtés préfectoraux d'interdiction du brûlage des déchets végétaux des particuliers comme des professionnels.
- En matière d'optimisation de l'usage des véhicules personnels et d'évolutions des grandes voies d'accès routières en faveur de la transition énergétique et de la préservation de la qualité de l'air, la Métropole attend de la part de l'Etat une facilitation de la réalisation de voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur le réseau autoroutier et sur les voies rapides urbaines ainsi que de voies dédiées aux transports collectifs, y compris par un usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence. A cet égard, une expérimentation est en cours sur l'A48 à l'entrée de Grenoble via la mise en place d'une Voie spécialisée Partagée (VSP) ouverte aux transports collectifs en cas de congestion. Au regard du succès de cette expérimentation, ayant notamment permis de fiabiliser les temps de parcours pour les usagers, sa pérennisation est aujourd'hui nécessaire ainsi sa généralisation sur les autres entrées autoroutières de l'agglomération. Par ailleurs, une aide financière à l'aménagement des parkings de covoiturage ainsi que l'instauration d'un dispositif fiscal incitatif pour les salariés comme pour les employeurs sont souhaitées.
- En matière de développement d'alternatives à l'automobile individuelle, au-delà d'une diminution du taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et services de mobilité à 5,5%, la Métropole souhaite également la mise en œuvre d'un programme d'investissements ambitieux en faveur du ferroviaire, axé sur les transports

quotidiens, ainsi que la relance d'un appel à projets au bénéfice des transports en commun, ouvert notamment aux projets de transport par câble et à la transition énergétique des parcs de véhicule. En outre, un soutien financier est nécessaire pour la réalisation des aménagements cyclables tout comme la mise en œuvre d'un dispositif fiscal incitatif favorisant l'émergence des Plans de mobilités inter-entreprises et inter-administrations.

- En matière de transition énergétique des véhicules, un accompagnement financier de l'Etat est nécessaire au renouvellement des véhicules des particuliers, sous la forme de prime à l'achat par exemple. Un accompagnement est également essentiel pour le renouvellement des flottes des collectivités et des entreprises, ainsi que pour le déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules « propres ». Plus largement, la Métropole est favorable à une évolution de la fiscalité pour encourager les mobilités durables et corriger, le cas échéant progressivement, des dispositifs allant à l'encontre de la transition énergétique et écologique, à l'instar de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) récupérable pour l'achat de véhicules diesel ou encore des avantages fiscaux inhérents au régime de déduction des frais réels favorable aux automobilistes réguliers et aux usages de véhicules à forte puissance fiscale. Une évolution en la matière, tenant compte de la classification Crit'air des véhicules, est souhaitée.
- En matière de mise en place de zones de basses émissions (ZBE), la simplification des procédures de création et d'extension est indispensable, tout comme la possibilité de s'appuyer sur un traitement automatisé des véhicules, sans atteinte à la vie privée, dispositif ayant vocation à être mis en œuvre également sur les zones à trafic limité, les zones limitées à 30km/h et les voies réservées à occupation multiple. Enfin, une aide financière de l'Etat est nécessaire pour permettre aux collectivités de mener à bien ce type de projets.
- En matière d'accessibilité des zones couvertes par des Plans de Prévention des Risques Technologiques, à l'instar de Jarrie et de Pont-de-Claix s'agissant du territoire métropolitain, la Métropole souhaite un assouplissement de la réglementation afin que des solutions pragmatiques puissent être trouvées localement permettant de renforcer l'offre de transports collectifs et les services de mobilité.
- En matière de gestion des épisodes de pollution, une contribution financière de l'Etat aux mesures tarifaires mises en place lors de ces épisodes de pollution est nécessaire.
- En matière de résorption des points noirs qualité de l'air, la Métropole demande à l'Etat de relancer la réflexion sur l'élaboration de cartes stratégiques air, en intégrant dans la méthodologie les valeurs préconisées par l'OMS.

En conséquence, il est proposé au Conseil métropolitain

Vu l'article L5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales

Vu le décret 2014-1601 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée «Grenoble-Alpes Métropole»

Vu l'arrêté préfectoral 2014056-0035 du 25 février 2014 portant approbation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise ;

Vu la délibération n°74 de Grenoble-Alpes Métropole en date du 19 décembre 2014, relative à la révision des objectifs territoriaux, adoption de la charte d'engagement 2015-2020, et évolution du Plan Air Climat en Plan Air Énergie Climat.

Vu la délibération du 30 septembre 2016 relative à l'adoption du plan d'actions "Métropole respirable 2016-2020

Vu la contribution de la Métropole aux Assises nationales de la Mobilité en date du 8 décembre 2017

Après examen de la Commission Territoire Durable du 16 mars 2018, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain :

- S'associe à l'élaboration d'une feuille de route qualité de l'air par l'Etat sur la région grenobloise ;
- S'engage, aux côtés de l'Etat, du Département de l'Isère, du SMTC, de la Communauté de communes du pays du Grésivaudan, de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais et de la Ville de Grenoble, à mettre en œuvre les actions figurant dans cette feuille de route et relevant de ces compétences.