GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

DOSSIER DE PRESSE - LUNDI 3 OCTOBRE 2022

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) POUR LES VOITURES EN 2023

LA MÉTROPOLE LANCE UNE GRANDE CONCERTATION

CONCERTATION VOLONTAIRE 3 OCTOBRE > 9 DÉCEMBRE 2022

CONTACTS PRESSE

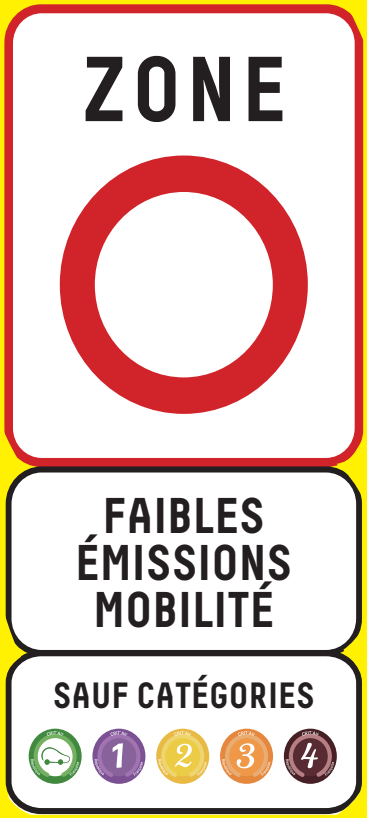
THIBAUD FRECHET
thibaud.frechet@grenoblealpesmetropole.fr
06 31 93 50 63

ALEXANDRA COUTURIER
alexandra.couturier@grenoblealpesmetropole.fr
06 09 60 16 38

ZFE pour les voitures particulières au 1er juillet 2023

CAP VERS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

La création d'une Zone à faibles émissions (ZFE) pour les voitures particulières est rendue obligatoire sur notre territoire comme dans 10 métropoles françaises par la loi Climat et Résilience. Grenoble-Alpes Métropole se donne le temps de la concertation pour imaginer la solution la plus équilibrée. Objectif : améliorer la qualité de l'air tout en prenant en compte les contraintes des publics vulnérables et l'accessibilité depuis les territoires voisins. Une concertation publique est organisée du 3 octobre au 9 décembre 2022 dans la grande région grenobloise. Elle doit permettre d'expliquer la réglementation et de mettre en débat des modalités de fonctionnement de la ZFE (dérogations, horaires, accompagnement...) qui sera opérationnelle à compter du 1er juillet 2023. Un dialogue qui a naturellement vocation à se poursuivre dans la durée.



• **Mise en place sur 13 communes du cœur de l'agglomération**, la ZFE limitera progressivement la circulation des véhicules les plus polluants dans ce périmètre. Elle complétera le dispositif de ZFE déjà existant depuis 2019 pour les véhicules utilitaires et les poids lourds.

• Face aux enjeux sociaux et économiques et aux possibles difficultés d'adaptation que rencontreront certains habitants, la Métropole souhaite que des modalités de fonctionnement de la ZFE soient **ouvertes à la concertation avant la prise de décision finale** par les élus du territoire. Une grande concertation est organisée du 3 octobre au 9 décembre 2022.

• La mise en place de la ZFE est aussi l'occasion de **réinterroger nos pratiques de déplacement**, dans un contexte de dérèglements climatiques accélérés et de crise énergétique brutale. L'objectif principal de la Métropole est d'encourager un véritable changement global des mobilités, plutôt que d'appeler au remplacement systématique de chaque véhicule polluant par un véhicule récent.

• La concertation doit aider la Métropole à **trouver le juste équilibre** entre l'efficacité de la ZFE sur la qualité de l'air et le climat, la prise en compte des publics les plus vulnérables et le maintien de l'accessibilité au territoire métropolitain pour les habitants des territoires voisins.

Pierre Verri, vice-président de la Métropole en charge de l'Air, de l'Énergie et du Climat.

« Cette concertation vise à expliquer la réglementation et à mettre en débat certains grands sujets tels que le caractère permanent ou les horaires de la ZFE, les solutions de mobilité, les dispositifs d'aide pour adopter d'autres modes de déplacement ou renouveler son véhicule, les dérogations à envisager. Il s'agit de conjuguer transition écologique et justice sociale, dans un contexte où l'augmentation du coût des énergies frappe les plus vulnérables. »

ZFE pour les voitures particulières au 1er juillet 2023

LA ZFE EN QUESTIONS

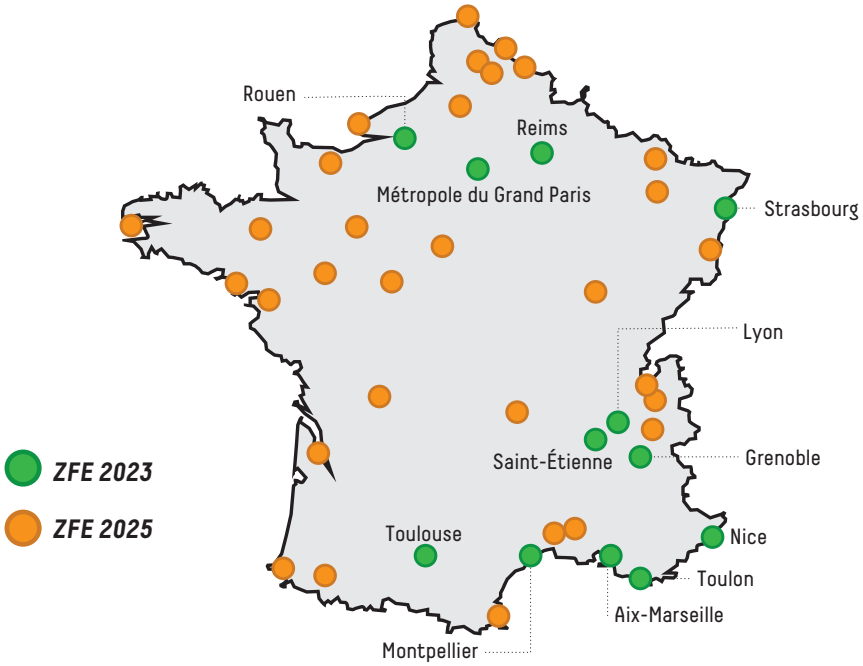
La création d'une Zone à faibles émissions pour les voitures particulières est basée sur le dispositif des vignettes Crit'Air, que tous les véhicules doivent afficher.

Pourquoi créer une ZFE ?

Une ZFE vise à limiter la circulation des voitures les plus polluantes pour protéger la santé des habitants. La pollution atmosphérique entraine des maladies cardiovasculaires, respiratoires et augmente le risque de cancer. Elle est responsable de la mort prématurée de plus de 400 habitants chaque année dans la métropole grenobloise. Le trafic routier est localement responsable de plus de 50 % des émissions d'oxydes d'azote.

Seule la Métropole de Grenoble est concernée ?

La loi Climat et résilience de 2021 impose la création de ZFE intégrant les voitures particulières dès 2023, dans 10 métropoles dont la qualité de l'air ne respecte pas les normes réglementaires. En 2025, une trentaine d'agglomérations de plus de 150 000 habitants devront à leur tour créer une ZFE. Par ailleurs, certaines collectivités s'engagent dans la démarche d'instauration d'une ZFE de manière volontaire. En Europe, plus de 250 ZFE existent déjà (ADEME, 2020).



PLAN AIR ÉNERGIE CLIMAT
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Pourquoi cibler le trafic automobile alors que d'autres activités sont aussi polluantes ?

Un ensemble de solutions est mis en œuvre à travers le Plan Climat Air Energie de la Métropole. Au-delà de la ZFE, Grenoble-Alpes Métropole déploie un ensemble d'actions coordonnées concernant tous les secteurs d'activités : chauffage au bois non performant, isolation des bâtiments, utilisation d'énergies renouvelables, etc.

La vignette Crit'Air est-elle indispensable ?

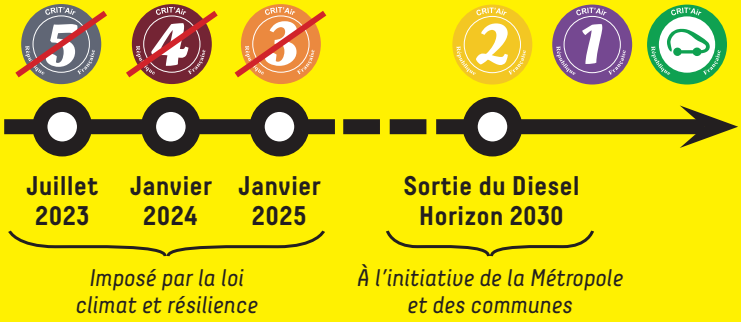
Oui, les ZFE reposent sur le principe de la vignette Crit'Air. Celle-ci permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants (oxydes d'azote et particules fines). Elle est obligatoire pour circuler dans une ZFE.

Pour commander sa vignette (3,11 € + affranchissement) : www.certificat-air.gouv.fr

Qui est concerné par la ZFE au 1er juillet 2023 ?

• A compter de **juillet 2023**, les voitures particulières « Crit'Air 5 » (diesel d'avant 2001 et essence d'avant 1997) ne pourront plus circuler dans la ZFE. Les autres étapes d'interdictions interviendront en **janvier 2024** (Crit'Air4, diesel d'avant 2006) puis **janvier 2025** (Crit'Air3, diesel d'avant 2011 et essence d'avant 2006), en application de la loi Climat et Résilience.

• À **horizon 2030**, interviendra une dernière étape, avec l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 (diesel à partir de 2011, essence d'avant 2011) correspondant à la « sortie du diesel » décidée par la Métropole et les communes.



Combien de véhicules cela représente-t-il ?

La première étape de 2023 concernera 2 % des véhicules de la Métropole (soit 5 200 voitures). En 2024, ce sont 3 % des voitures (7 800) qui seront concernés et en 2025 cette part atteindra 12 % (26 200).

Les 13 communes volontaires pour la mise en place de la ZFE.

Quelles communes intègrent le périmètre de la ZFE ?

La ZFE concernera 13 communes : Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins.

Pourquoi ce périmètre ?

Ce périmètre rassemble 78 % de la population métropolitaine et voit passer près de 90 % des déplacements en lien avec la Métropole. Cette zone offre aussi de nombreuses alternatives à la voiture (transports en commun, infrastructures cyclables, zones piétonnes).

Des voiries sont-elles exclues de la ZFE ?

Les voies rapides et des routes d'accès aux massifs seront exclues de la ZFE. Les déplacements « de transit » sans lien avec le territoire ne seront donc pas soumis à la ZFE afin de ne pas imposer d'itinéraires de contournement « aberrants » aux véhicules non conformes *(voir page 6)*.

En dehors des 13 communes concernées, que se passe-t-il ?

Près du tiers des actifs réalisant des déplacements dans la ZFE résident en dehors de la métropole. Les habitants des territoires voisins sont donc aussi concernés… à plus d'un titre : emploi, santé, administrations, culture/loisirs…

La Métropole aux premières loges

D'ici 2026, l'intégralité du parc de voitures de Grenoble-Alpes Métropole sera classé Crit'Air 1 ou Crit'Air 0. Aujourd'hui, 86 % des voitures de la flotte le sont déjà. La Métropole tend à réduire son nombre de voitures et propose à ses agents des alternatives basées sur le vélo, le VAE ou l'autopartage.

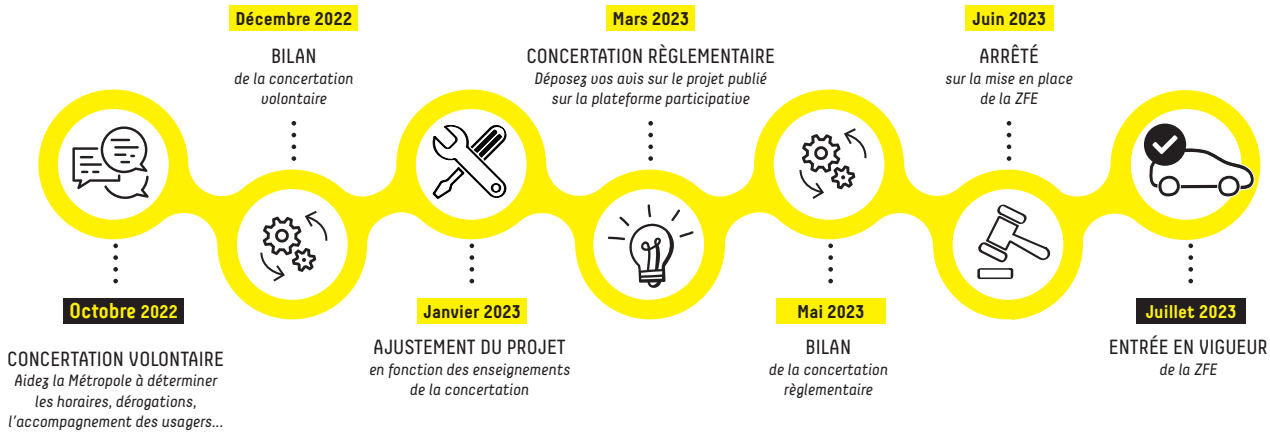
Grande concertation publique du 3 octobre au 9 décembre 2022

10 SEMAINES POUR COMPRENDRE ET S'EXPRIMER

Du 3 octobre au 9 décembre 2022, les habitants de la grande région grenobloise ont la parole ! Plateforme en ligne, ateliers, rencontres... La ZFE pour les voitures particulières fait l'objet d'une grande concertation. Si le calendrier et le périmètre global de la ZFE ont été actés, d'autres points décisifs sur sa mise en place restent à définir. Une démarche qui marque la volonté de la Métropole de prendre en compte les réflexions et les idées de chacun, notamment des plus vulnérables. Et, pourquoi pas, réinterroger nos pratiques de déplacement dans un contexte de dérèglements climatiques et de crise énergétique brutale ?

LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

La concertation volontaire est la première phase d'une démarche de dialogue avec les habitants et acteurs du territoire qui se déroulera dans la durée, avec notamment une deuxième étape au printemps 2023.



POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Trouver le juste équilibre entre l'efficacité de la ZFE sur la qualité de l'air, la prise en compte des publics les plus vulnérables et le maintien de l'accès au territoire métropolitain pour les habitants des territoires voisins.

Grenoble-Alpes Métropole fait le choix de soumettre certaines modalités de mise en œuvre de la ZFE au débat public. Cela avant la mise à disposition règlementaire qui interviendra au printemps 2023. L'objectif est d'affiner le projet en tenant compte des contraintes des habitants et usagers du territoire, y compris au-delà des 13 communes du périmètre de la ZFE. Impacts économiques et sociaux, accessibilité aux fonctionnalités essentielles du territoire métropolitain (hôpitaux et médecine de ville, services administratifs, commerces, culture...) sont ainsi questionnés. L'objectif est d'arriver à une règlementation la plus adaptée possible.

43 %
de la population de la Métropole ne connait pas le dispositif.

57 %
déclare connaitre au moins le nom ZFE dont 16 % ne connaissent pas la définition.

55 %
sont favorables au dispositif.

45 %
sont réfractaires.

Source : Mobil'is, le réseau des acteurs de la mobilité en Isère

LES 5 QUESTIONS SOUMISES À LA CONCERTATION

À travers cinq questions, deux sujets majeurs de la ZFE seront soulevés : les modalités d'application de la réglementation (ZFE permanente ou ZFE avec horaires et hors week-end, dérogations, périmètre détaillé…) et les dispositifs d'accompagnement (conseil individualisé, aides…). Au-delà de ces axes prioritaires, toutes les expressions libres sont aussi collectées.

1

Les horaires

Pensez-vous que les restrictions de circulation doivent être permanentes (7j/7 et 24h/24) ?

Le Grand Paris a par exemple instauré une ZFE du lundi au vendredi de 8h à 20h. Les interdictions ne s'appliquent ni la nuit, ni les week-ends, ni les jours fériés. Neuf métropoles concernées sur dix ont choisi une ZFE permanente.

2

Les dérogations

Quelles situations pourraient justifier la mise en place de dérogations ?

La ZFE peut être accompagnée de dérogations pour certains véhicules. Des dérogations permanentes nationales obligatoires sont accordées aux ambulances, pompiers, titulaires d'une carte CMI… D'autres dérogations locales pour les « petits rouleurs » ou des « Pass ZFE » de 12 jours comme à Strasbourg par exemple, peuvent être instaurées. Les « flexibilités » mises en œuvre pour une ZFE permanente sont par nature plus importantes que dans le cadre d'une ZFE non permanente.

3

Le périmètre

Certains axes routiers seront exemptés des restrictions de circulation. Cela est-il adapté ?

Définir le périmètre de la zone de restriction de circulation doit permettre à la majorité des usagers de trouver les meilleures alternatives de relais de déplacement. Les voies rapides (A48, A480, N87, A41, N481) seront exclues de la ZFE, ainsi que des voies d'accès en Chartreuse, en Belledonne et au Vercors. Des voiries desservant des parkings-relais et des gares seront également exonérées de la réglementation pour favoriser le rabattement vers les transports en commun. L'exclusion d'autres voies pourrait aussi être explorée.

4

L'accompagnement

Quels dispositifs d'accompagnement devraient être mis en place pour permettre à chacun de s'adapter à la ZFE ?

Le dispositif d'accompagnement envisagé se fonde sur trois offres complémentaires : un service de conseil en mobilité obligatoire, des aides financières au report modal ou des aides financières pour acquérir un véhicule conforme.

5

Les deux-roues à moteur

Les deux-roues motorisés (motos, scooters) les plus polluants doivent-ils être interdits au même titre que les voitures particulières ?

La règlementation nationale n'impose pas que les motos et les scooters soient concernés par les restrictions prévues par la ZFE. Faut-il envisager d'étendre les restrictions de la ZFE à ces véhicules ? C'est le choix fait à Paris, Lyon, Strasbourg, Montpellier ou Toulouse.

Rendez-vous sur metropoleparticipative.fr

LES 4 OUTILS DE LA CONCERTATION

La concertation publique repose sur quatre outils différents. Ils seront déployés du 3 octobre au 9 décembre pour que chacun puisse donner son avis et soumettre des propositions.

Plateforme participative (3 oct/9 déc)

Outil grand public, la plateforme en ligne metropoleparticipative.fr permet à chacun de s'informer sur le projet, sur les ateliers et de déposer des avis sans se déplacer. C'est également un espace d'échanges avec boite à questions, FAQ, et intervention d'élus.

Rencontres dans l'espace public (oct)

En octobre, 16 rencontres sont programmées dans des lieux de passage (gares, marchés, parking-relais...).

Ateliers d'intelligence collective (nov)

En novembre, sept ateliers ouverts à une centaine de personnes seront organisés autour de débats et de réflexions collectives. Certains seront proposés sur les territoires voisins. Inscription recommandée sur la plateforme metropoleparticipative.fr.

Ateliers pour l'accompagnement des usagers

Un groupe de travail animé par des designers de politiques publiques réfléchira à l'accompagnement vers un changement de modes de déplacement. Trois sessions réuniront 20 personnes volontaires aux profils différents (genre, âge, zone géographique, structure familiale, profession...). Appel à candidats via la plateforme metropoleparticipative.fr et lors des rencontres sur l'espace public.

Un kit de communication à disposition pour relayer la concertation

Entreprises, associations, syndicats... toutes les organisations implantées dans le bassin grenoblois peuvent être actrices et relais de l'information auprès de leurs publics. Un kit de communication est disponible sur la plateforme participative, rubrique « coin des experts ».

Pascal Clouaire, vice-président de la Métropole en charge de la Culture, de l'Éducation et de la Participation citoyenne.

« Un des principaux enjeux de la concertation est de donner la parole aux habitants, pour que la ZFE ne soit pas seulement une contrainte mais un levier pour changer nos façons de nous déplacer. Des rencontres sur l'espace public seront proposées dans différentes communes. Nous nous appuierons sur les acteurs relais proches des habitants les plus défavorisés pour recueillir leurs propositions. »

LES ENGAGEMENTS DE LA MÉTROPOLE

La transparence du processus de concertation

Pour garantir la qualité de la concertation, la Métropole a fait appel à la Commission nationale du débat public (CNDP) qui a désigné trois garants de la sincérité de cette concertation.

Contact des garants
veronique.morel@garant-cndp.fr
valerie.dejour@garant-cndp.fr
jean-michel.fourniau@garant-cndp.fr

Plus d'information sur la CNDP : www.debatpublic.fr

Un bilan public

La synthèse des contributions sera présentée aux élus pour éclairer leurs décisions. Un bilan de la concertation volontaire sera publié. Il répertoriera les contributions retenues comme celles qui ont été écartées et les raisons de ce choix.

Cap vers les mobilités de demain

QUEL ACCOMPAGNEMENT DES CITOYENS ?

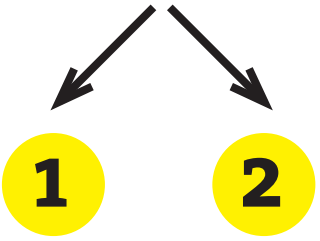
Tout le monde n'est pas égal face à la ZFE, en particulier dans un contexte d'accroissement de la vulnérabilité énergétique. Quels sont les besoins de mobilité ? Quelles solutions disponibles ? Quelles aides proposer ? Quelles infrastructures développer ? La Métropole et le SMMAG, proposent d'accompagner les habitants dans un parcours individualisé de conseils et d'attributions d'aides. Une opportunité pour un changement durable et collectif des déplacements dans l'agglomération.

Le saviez-vous ?

Dans la métropole, 60 % des trajets entre 1 et 5 km sont encore effectués en voiture.

UN ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ

L'accompagnement débuterait par un rendez-vous avec un conseiller Mobilité pour identifier les solutions de déplacements permettant de s'adapter à l'interdiction de la voiture. Cette étape serait obligatoire pour accéder aux aides financières. Deux types d'aides financières pourraient alors être demandés. Le niveau d'aide serait dépendant des ressources des ménages.



1

Une aide financière au changement de pratiques de mobilité

Financement du report modal vers d'autres modes de déplacements : location de vélos, transports en commun, covoiturage, autopartage...

2

Une aide financière au renouvellement du véhicule

Aide au renouvellement du véhicule (achat, location longue durée, changement de motorisation). Seules les voitures légères et peu consommatrices seront aidées. L'achat de voitures essence ou diesel neuves sera exclu de l'aide.

Les personnes les plus vulnérables en première ligne

La voiture occupe encore une place importante dans nos déplacements : sur le territoire de la Métropole, elle représente près des 2/3 des distances parcourues et les 3/4 des ménages en possèdent une (enquête mobilité certifiée 2019-2020).

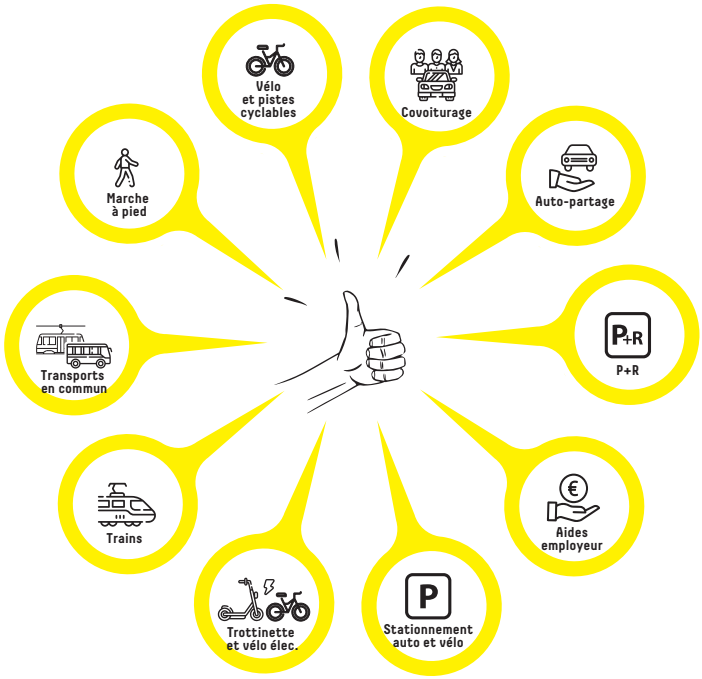
Les ménages aux plus faibles revenus tendent à posséder les voitures les plus anciennes. Ils seront donc particulièrement concernés par les premières étapes de restriction de la ZFE.

La mise en place de la ZFE s'accompagnera donc de mesures de soutien prenant notamment en compte les ressources des ménages.

Cap vers les mobilités de demain

UN ENSEMBLE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Pour la Métropole, la mise en place de la ZFE est l'occasion de réinterroger toutes les mobilités. Dans une agglomération riche en transports en commun, en pistes cyclables et en solutions diverses de partage, il existe de véritables alternatives au remplacement d'une voiture par une autre voiture. Des alternatives ayant vocation à être encore renforcées..



La mise en place de la ZFE s'inscrit dans un territoire où une diversité de solutions de mobilité est disponible.

Transports en commun, train, parkings relais, covoiturage et autopartage, vélo, trottinettes, marche à pied... Selon les déplacements à effectuer, les moyens mis en œuvre par la Métropole, le SMMAG et leurs partenaires offrent aujourd'hui un écosystème riche, toujours en développement, et ayant vocation à se développer encore davantage.

Cet éventail de solutions dessine les options de mobilités durables de demain dans lesquelles la voiture pourra toujours trouver une place, mais un peu différente d'hier. Progressivement, elle sera davantage partagée et combinée à d'autres modes, légère, peu consommatrice d'énergie et son moteur n'utilisera plus de carburant fossile.

Nos pratiques de mobilité ont déjà bien évolué au cours des dix dernières années. L'usage de la voiture a diminué alors que la pratique du vélo et de la marche a augmenté.

Part des modes de déplacement dans la métropole de Grenoble

2010	50 %	4 %
2020	41 %	7 %

Source : enquête mobilité certifiée 2019-2020

Plus de mobilités durables, c'est aussi moins de nuisances sonores.

Le saviez-vous ?

Jusqu'à 5 km de distance à parcourir, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement. Or, 50 % des trajets en ville font moins de 3 km. Un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville, contre 14 km/h pour une voiture.

Source : ADEME, 2020

Respirer, économiser, vivre mieux

LES EFFETS ATTENDUS DE LA ZFE

Respirer un air pur en accord avec notre environnement de montagne, réduire son budget transports, vivre dans une ambiance plus calme, diminuer son empreinte carbone, augmenter son espérance de vie... Les pouvoirs de la ZFE sont multiples et impactants à court, moyen et long terme...

VIVRE ET RESPIRER UN AIR SAIN

La métropole grenobloise souffre toujours d'une image d'agglomération polluée. Cela nuit à son attractivité et à son image. Pourtant, la pollution de l'air a déjà fortement diminué sur notre territoire depuis 2005. Cela est dû, notamment, aux politiques volontaristes déployées par la Métropole, à l'évolution des pratiques individuelles et à l'amélioration de la performance des motorisations. Mais des efforts sont encore nécessaires...

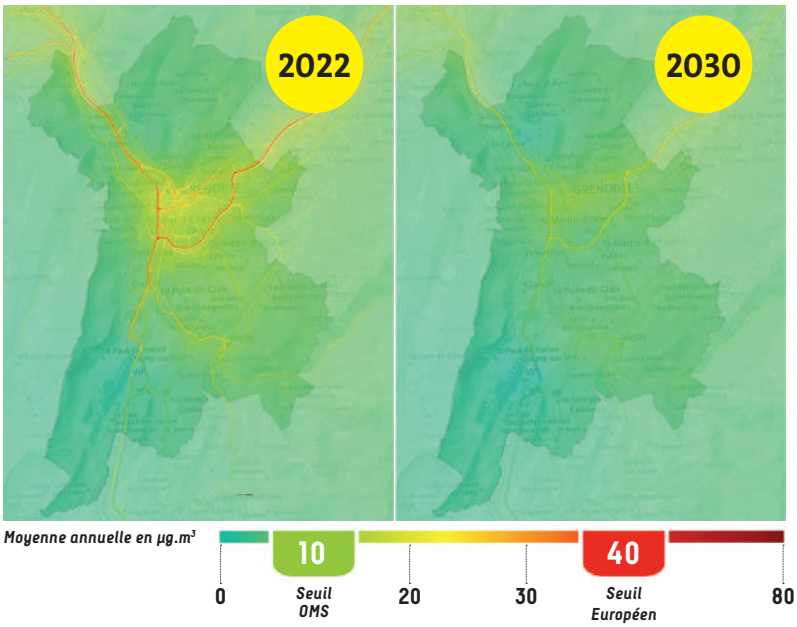
Les pollutions auxquelles les Grenoblois sont confrontés

Polluant	Dioxyde d'azote (NO_2)	Particules fines en suspension ($PM_{2,5}$)	Gaz à effet de serre (GES)
Effets sur la santé	Irritations des voies respiratoires.	Pénétration en profondeur des voies respiratoires et transport de composés cancérigènes.	À l'origine des dérèglements climatiques globaux.
% émissions par le trafic routier (2020)	51 %	11 %	27 %
Nombre de décès prématurés/an sur le territoire métropolitain	135	293	n.c.
Objectif de baisse des émissions liées aux voitures à horizon 2030 dans la ZFE	- 84 %	n.c.	- 34 %

Dans le total des émissions du trafic routier, les véhicules particuliers sont responsables de plus de la moitié des émissions de NOx (56 %), de PM_{10} (66 %), de $PM_{2,5}$ (71 %) et de GES (64 %). Suivi par les véhicules utilitaires légers et poids lourds.

Les études réalisées sur le territoire (Etude Mobilair 2022) ont démontré qu'il est économiquement et socialement rentable d'investir dans des mesures d'amélioration de la qualité de l'air, notamment au travers d'actions favorisant les modes de déplacement dits « actifs » (vélo, marche à pied...) qui permettent des gains de santé considérables.

Évolution attendue de la qualité de l'air entre 2022 et 2030



Situation en matière de pollution de l'air aujourd'hui et à horizon 2030 : l'exposition moyenne au dioxyde d'azote devrait diminuer de près de 30 %, notamment grâce à la mise en place de la ZFE pour les voitures particulières.

La reconquête de la qualité de l'air déjà palpable

La mise en place de la ZFE pour les poids lourds et les véhicules utilitaires depuis 2019 a déjà contribué à la baisse globale des émissions de ces véhicules de 16 % des émissions de particules fines et de 25 % des émissions d'oxydes d'azote dans la métropole grenobloise. Si les objectifs sont atteints, dès 2026, plus aucun habitant ne sera soumis à un dépassement des seuils réglementaires de pollution de l'air.

RÉDUIRE SON BUDGET TRANSPORT

Coût moyen d'un trajet pour chaque mode de transport

	Distance moyenne en km	Dépense par voyage en €
Voiture en solo	14,7	5,19
Voiture	14,7	3,59
Vélo	3,2	0,65
Moto	9,8	4,13
Transport collectif urbain	4	0,55
Covoiturage court	30	3

Source : Jean-Marie Beauvais - étude 2018 pour la Fédération Nationale d'Usagers des Transports (FNAUT)

Autopartage : triple avantages !

Il existe de nombreuses solutions d'autopartage. Indispensable pour certains usages, la voiture reste cependant inutilisée et à l'arrêt en moyenne 95 % du temps. Partager son véhicule, c'est pratique, économique et écologique. Pour une petite voiture, on peut gagner 25 à 120 euros par jour de location. En cas d'accident, c'est le conducteur qui paie la franchise.

En 2022, le coût moyen des Français pour les transports a flambé. Il est estimé à 174 € par mois, soit 45 € de plus qu'en 2020 (ou 35 % d'augmentation en l'espace de deux ans). L'inflation et en particulier la hausse des prix du carburant ont un impact massif sur le montant de la facture mensuelle.

Si on se penche sur les modes de locomotion, le budget moyen consacré à la voiture, la moto ou le scooter connait une hausse sensible de 64 €, et dépasse désormais la barre des 200 € (soit 216 € chaque mois). En comparaison, les Français qui ont recours uniquement à d'autres modes de transport dépensent 105 € par mois (+25 €).

Source : Opinion Way pour Sofinco sur les mobilités, échantillon de 1036 personnes représentatives de la population française selon la méthode des quotas (avril 2022).