



GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE

Il est temps de changer d'ère !

ZFE 2023



Zone à Faibles Émissions - Mobilité

Bilan de la concertation volontaire

3 octobre – 9 décembre 2022

metropoleparticipative.fr

1.2.	Les modalités de la concertation	3
1.2.1.	Deux paramètres actés par la Métropole grenobloise afin de répondre aux exigences réglementaires.....	3
1.2.2.	Cinq questions ouvertes à la concertation	4
1.2.3.	Une concertation garantie par la commission nationale du débat public.....	4
1.2.4.	Objectifs du bilan de concertation	5
1.3.	Les dispositifs de concertation	5
1.3.1.	La plateforme participative	5
1.3.2.	Les 16 rencontres sur l'espace public.....	6
1.3.3.	Les 8 réunions publiques.....	6
1.3.4.	Les 3 ateliers de co-construction du dispositif d'accompagnement	7
1.4.	Avis du Département et des intercommunalités voisines.....	7
1.5.	Les autres sources de contributions	7
2.	SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS	8
2.1.	Contributions relatives au principe de la ZFE, à son opportunité et à ses impacts	8
2.1.1.	Une remise en cause du principe de la ZFE	8
2.1.2.	Des inquiétudes quant au rythme de mise en œuvre des contraintes	9
2.1.3.	Un sentiment d'injustice sociale et territoriale.....	10
2.1.4.	Paradoxes écologiques et effets pervers en matière de pollution	11
2.1.5.	Une remise en cause de la pertinence des critères de la vignette Crit'air	11
2.1.6.	Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public	12
2.1.7.	Des doutes exprimés sur la mise en place effective d'un contrôle.....	12
2.1.8.	Un paradoxe qui s'exprime.....	14
2.2.	Question n°1 : LES HORAIRES.....	14
2.3.	Question n°2 : LES DÉROGATIONS	17
2.4.	Question n°3 : LE PÉRIMÈTRE.....	22
2.5.	Contributions sur les accompagnements à apporter à la ZFE.....	25
2.5.1.	Question n°4 : LE DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT	25
2.5.1.1.	LES AIDES FINANCIÈRES AU RENOUVELLEMENT	25
2.5.1.2.	LES AIDES FINANCIÈRES AU REPORT MODAL	27
2.5.1.3.	ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ AU REPORT MODAL.....	28
2.5.2.	Repenser nos mobilités	29
2.6.	Contributions et enseignements relatifs à l'interdiction des deux-roues motorisés	33
2.7.	Contributions relatives aux suites de la concertation	34
3.	SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU DÉPARTEMENT ET DES TERRITOIRES VOISINS	35
3.1.	Contributions relatives au principe de la ZFE, à son opportunité et à ses impacts	35
3.1.1.	Le principe de la ZFE.....	35
3.1.2.	Calendrier et ambition de la ZFE	35
3.1.3.	Impact sur les territoires voisins et justice sociale	36
3.1.4.	Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public.....	36
3.1.5.	Articulation de la ZFE avec d'autres dispositifs	36
3.2.	Réponse aux 5 questions posées dans la concertation	37
3.2.1.	Question n°1 : LES HORAIRES	37
3.2.2.	Question n°2 : LES DÉROGATIONS	37
3.2.3.	Question n°3 : LE PÉRIMÈTRE.....	38
3.2.4.	Question n°4 : LE DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT	39
3.2.5.	Question n°5 : INTERDICTION DES DEUX-ROUES MOTORISÉES	40

1. INTRODUCTION

1.1. Une concertation pour préparer le projet

Afin d'améliorer la qualité de l'air et répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience, une Zone à faibles émissions (ZFE) pour les voitures particulières sera créée en juillet 2023 dans la métropole grenobloise.

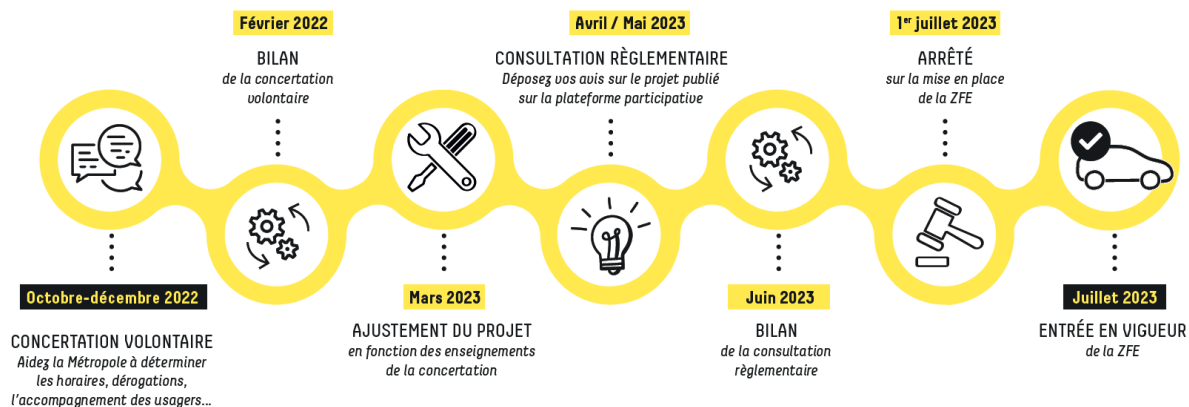
Mise en place sur **13 communes du cœur de l'agglomération**, elle limitera progressivement la circulation des véhicules les plus polluants dans ce périmètre, et complétera le dispositif de ZFE déjà existant depuis 2019 pour les véhicules utilitaires et les poids lourds.

Face aux enjeux sociaux et économiques que cela implique et aux difficultés d'adaptation que rencontreront certains habitantes et habitants, la Métropole a souhaité que certaines modalités de fonctionnement de la ZFE soient ouvertes à la **concertation avant la prise de décision finale** par les élus du territoire

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.

Cette concertation préalable doit permettre à la Métropole de 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.

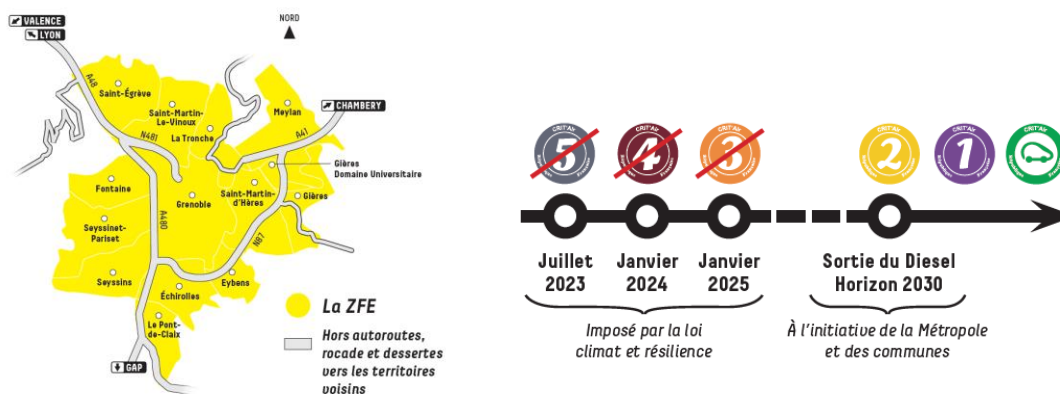
Elle est la première phase d'une démarche de dialogue avec les habitants et acteurs du territoire qui se déroulera dans la durée, avec notamment une deuxième étape au printemps 2023.



1.2. Les modalités de la concertation

1.2.1. Deux paramètres actés par la Métropole grenobloise afin de répondre aux exigences réglementaires

- Le **périmètre** d'application de la Zone à faibles émissions, comprenant 13 communes et excluant les autoroutes, la rocade et certains axes de desserte des territoires voisins.
- Le **calendrier** d'entrée en vigueur des restrictions et les véhicules concernés (les trois premières échéances étant définies par la loi Climat et résilience).



1.2.2. Cinq questions ouvertes à la concertation

Afin de conjuguer transition écologique et justice sociale, deux sujets majeurs sont proposés à la concertation publique :

- Les **modalités d'application de la réglementation** (ZFE permanente ou ZFE avec horaires et hors week-end, dérogations, périmètre détaillé, application aux deux-roues motorisés) ;
- Et les **dispositifs d'accompagnement** (conseil individualisé, aides...).

Cela a pris la forme de cinq questions explicitement formulées et soumises à la discussion et aux propositions du public :

- **Les horaires** / Pensez-vous que les restrictions de circulation doivent être permanentes (7j/7 ; 24h/24) ou non ?
- **Les dérogations** / Quelles situations pourraient justifier la mise en place de dérogations ?
- **Le périmètre** L'exclusion de certains axes routiers est-elle adaptée (autoroutes, voies rapides, accès aux massifs, accès aux parkings relais et gares...) ?
- **L'accompagnement** / Quels dispositifs d'accompagnement devraient être mis en place pour permettre à chacun de s'adapter à la ZFE ?
- **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 ?

1.2.3. Une concertation garantie par la commission nationale du débat public

La Métropole a sollicité l'accompagnement de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement¹.

Compte tenu de la sensibilité et des enjeux majeurs tant environnementaux que sociaux du projet, les membres de la Commission ont considéré que les procédures d'information et de participation envisagées devaient apporter toutes les garanties aux publics concernés. Aussi ont-ils décidé de répondre favorablement à la sollicitation de la Métropole de Grenoble en désignant trois garants dès le 6 juillet 2022.

Un garant est une personne neutre et indépendante, inscrite sur la liste nationale des garants, nommée par la CNDP. La mission des garants vise la production d'un avis à caractère méthodologique sur les dispositifs de concertation envisagés par Grenoble Alpes Métropole et jusqu'à sa réponse à la participation. L'élaboration de cet avis se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion.

Les garants désignés par la CNDP ont remis à la Métropole un avis méthodologique² sur la concertation le 15 novembre 2022. Pour construire cet avis, les garants ont analysé le contexte local et les positions des différents acteurs locaux. Ils sont allés à la rencontre de tous les acteurs concernés, afin d'identifier avec précision les sujets en débat.

¹ <https://www.debatpublic.fr/>

² L'avis de la CNDP est consultable ici : <https://www.debatpublic.fr/zone-faibles-emissions-zfe-pour-les-voitures-particulieres-et-les-deux-roues-motorisees-grenoble>

Les garants ont suivi de près le dispositif de concertation tout au long de sa mise en œuvre pour produire un avis final³ sur sa qualité et l'atteinte des objectifs de bonne information et participation du public et formuler des recommandations pour les suites du projet.

1.2.4. Objectifs du bilan de concertation

Le présent document vise à rendre de compte de l'ensemble des contributions qui ont été faites sur le projet, et donc à restituer les avis exprimés, ainsi que les interrogations et les propositions formulées.

Il rend compte, de façon spécifique, des expressions en réponse aux 5 grandes questions posées par Grenoble Alpes Métropole, mais également de l'ensemble des expressions qui dépassent ce cadre et interrogent notamment la pertinence du projet et les modalités de mises en œuvre prévues par Grenoble Alpes Métropole.

1.3. Les dispositifs de concertation

Du 3 octobre au 9 décembre 2022, les habitants de la Métropole et des territoires voisins ont eu la possibilité de prendre connaissance et de s'exprimer sur le projet de ZFE par différents moyens. L'ensemble des contributions exprimées dans les dispositifs présentés ci-après ont été regroupées, synthétisées et analysées, de façon à ce qu'il en soit rendu compte de façon exhaustive dans les parties suivantes.

Les dispositifs de concertation mis en œuvre par la Métropole ont été les suivants :

- Une plateforme participative en ligne pour mettre les informations relatives au projet à disposition du plus grand nombre et permettre de recueillir directement les avis en ligne ;
- Des rencontres sur l'espace public pour informer et écouter les contributions des habitants ;
- Des ateliers d'intelligence collective, conçus comme des réunions publiques de concertation, afin de répondre aux questions sur le projet et de discuter collectivement des difficultés posées par la ZFE et des solutions à y apporter ;
- Des ateliers de co-construction du dispositif d'accompagnement avec trois temps de réflexion et de travail avec un groupe restreint de participants.

1.3.1. La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été créé sur la plateforme numérique de la Métropole grenobloise : www.metropoleparticipative.fr.

Cinq pages d'information sur le projet et les modalités de la concertation

- 1 page présentant les modalités de la concertation
- 1 page présentant le projet
- 1 page présentant le calendrier de la concertation et renvoyant aux différents espaces de participation
- 1 page d'information sur les événements de la concertation (rencontres sur l'espace public et ateliers d'intelligence collective)
- 1 page « Le coin des experts » mettant à disposition un kit de communication sur le projet et la concertation, ainsi que des ressources permettant d'approfondir les sujets relatifs au projet (mobilités, qualité de l'air, etc.)

Un espace « Vos questions »

Comprenant une FAQ de 13 questions, ainsi qu'un espace de contribution pour poser de nouvelles questions.

Un espace dédié à chacune des 5 questions soumises à la concertation

Chacun de ces 5 espaces présentait un questionnaire détaillé sur ces différents points, ainsi que des éléments de contexte réglementaire, des exemples renvoyant à d'autres ZFE en France, ainsi que l'état des réflexions dans le cadre du projet de ZFE de Grenoble Alpes Métropole.

³ https://metropoleparticipative.fr/cms_viewFile.php?idtf=43869&path=ZFE_Bilan-CNDP.pdf

Chacun de ces espaces offrait la possibilité aux participants d'apporter un avis ou une contribution sur la question. Au total, **1 729 contributions** ont été émises sur la plateforme par **646 contributeurs** différents (soit 2,7 contributions en moyenne par personne), ainsi que 427 commentaires.

Un questionnaire sur les freins au changement

Afin d'adapter au mieux la réglementation sur la ZFE et identifier les changements et accompagnements qui pourraient faciliter sa mise en œuvre, la Métropole a souhaité recueillir quelques informations relatives aux habitudes de déplacement des participants. **619 réponses** ont été collectées *via* ce questionnaire, et sont analysées dans ce bilan.

1.3.2. Les 16 rencontres sur l'espace public

Du 4 au 22 octobre 2022, 16 rencontres ont été organisées dans l'espace public, pour informer et écouter les propositions de **1 250 habitants** sur le projet ZFE : dans les marchés, les parking-relais, les transports en commun, etc.

Ces rencontres se sont déroulées sur les communes de Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Meylan, Pont de Claix, Saint-Egrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet, Seyssins, Varcès, Vaulnaveys-le-Bas et Veurey-Voroize.



Rencontres sur l'espace public à Vaulnaveys-le-Bas, à Saint-Egrève et à Fontaine.

1.3.3. Les 8 réunions publiques

Du 10 novembre au 5 décembre, 8 réunions publiques ont été organisées :

- 5 dans des communes de la Métropole : Echirolles, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix et Sassenage.
- 3 dans des communes des territoires voisins : Saint-Ismier, Villard-de-Lans et Voiron.

Au total, ces temps d'échange ont permis de réunir **250 participants**.

Excepté à Villard-de-Lans, les ateliers d'intelligence collective, d'une durée de 2h, ont été organisés autour de 2 temps :

- Un premier temps de présentation du projet, puis d'échange en plénière entre les participants d'une part, et les élus et services de Grenoble Alpes Métropole et du SMMAG d'autre part.



- Un second temps d'échange en groupes restreints autour de profils-types de personnes impactées par la ZFE. Les participants avaient la possibilité de travailler sur des personnages fictifs rencontrant différentes problématiques de mobilité suite à l'instauration de la ZFE (**46 cas développés**), ou de décrire et identifier des leviers adaptés à leur situation personnelle (**75 fiches personnelles remplies**).



1.3.4. Les 3 ateliers de co-construction du dispositif d'accompagnement

20 habitants et habitantes aux profils variés se sont portés volontaires pour travailler durant le mois de novembre sur des mesures d'accompagnement à prévoir pour faciliter le passage en ZFE et les changements de modes de déplacement induits. 3 ateliers de 2h ont permis au groupe d'élaborer des propositions.

Ces propositions ont donné lieu à une synthèse, en annexe, dont les principales propositions sont intégrées au présent bilan.



1.4. Avis du Département et des intercommunalités voisines

Le Département de l'Isère et les intercommunalités voisines (Communauté de Communes du Trièves, Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, Communauté de Communes Bièvre Isère, Communauté de communes du Massif du Vercors, Communauté de Communes de la Matheysine, Communauté de Communes de l'Oisans, Communauté de Communes de Bièvre Est, Communauté de Communes du Grésivaudan, Communauté de Communes Cœur-de-Chartreuse et Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté) ont également été invités à s'exprimer sur les cinq questions formulées sur le projet de ZFE métropolitain. Les remarques et propositions formulées sont intégrées au bilan.

1.5. Les autres sources de contributions

Le bilan intègre les contributions produites par les associations et collectifs qui ont souhaité s'exprimer :

Le Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise, AlterVie, Civipole, Alternatiba, uniVDL - Syndicat des Véhicules De Loisirs.

Ce bilan intègre également une synthèse des propositions :

- de la Convention Citoyenne Métropolitaine pour le Climat.
- de l'enquête publique sur le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

2. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Pour le dispositif présentiel comme pour la plateforme numérique, les contributions concernent les fondements et l'opportunité du projet de ZFE, la pertinence de la réponse à la problématique de santé publique et de pollution, puis les 5 questions soumises à concertation.

2.1. Contributions relatives au principe de la ZFE, à son opportunité et à ses impacts

2.1.1. Une remise en cause du principe de la ZFE

L'intérêt d'obtenir une meilleure qualité de l'air dans le but d'améliorer la santé publique semble faire consensus, aucune personne ne conteste cet objectif. Pour autant, la manière d'y parvenir suscite de nombreux débats.

La mobilité constitue une ressource indispensable à la vie sociale, notamment pour accéder aux lieux des activités quotidiennes. La voiture est encore associée à des valeurs positives (propriété, indépendance, liberté, confort, praticité...) et pour certains, un objet fortement investi émotionnellement, ce qui rend difficile la remise en cause de la place de la voiture dans l'espace urbain. L'idée de restreindre la circulation de certains véhicules va donc à l'encontre de l'idée de **liberté individuelle**.

Des interrogations ont émergé sur la capacité des ZFE à améliorer la qualité de l'air dans les zones où elles ont été déployées. Les données concernant le nombre des morts prématurées liées à la mauvaise qualité de l'air ont également été interrogées : comment peut-on isoler le facteur de la pollution des autres facteurs de mortalité ? Des données scientifiques plus précises et complètes sont attendues pour une meilleure compréhension de cette question.

Certains observent que la qualité de l'air s'améliore depuis quelques années, cela pour différentes raisons dont le remplacement progressif et naturel des véhicules les plus anciens. Des doutes sont exprimés sur **l'impact des voitures sur la qualité de l'air** par rapport aux autres sources de pollution. Pour améliorer la qualité de l'air, d'autres actions sont pointées comme plus urgentes et plus efficaces :

- Limiter l'impact du chauffage individuel au bois, en raison principalement des foyers ouverts et des appareils anciens du secteur domestique ;
- Faire baisser les émissions des centres de tri et usines d'incinération de la métropole grenobloise ;
- Lutter contre les infractions à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets.

Pour certains, la mise en place d'une ZFE n'aura aucun impact sur la réduction du nombre de véhicules en circulation. Ils seraient ainsi favorables à l'introduction d'une **Zone à Trafic Limité (ZTL)** ou d'une **circulation alternée** des véhicules en fonction de leurs plaques d'immatriculations paires et impaires. Certains souhaiteraient que la ZFE soit associée à un système de **péage urbain** qui rendrait payant l'accès à la zone concernée, y compris pour des véhicules autorisés au sein de la ZFE. L'idée de la **réduction de la vitesse**, notamment sur les voies rapides pour l'instant exclues de la ZFE, est fréquemment évoquée par les participants (elle est également évoquée dans le rapport de la commission d'enquête de la DREAL sur le Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble Métropole (septembre 2022)). Certains s'interrogent sur la possibilité de mettre en place une ZFE-m **qui ne s'appliquerait que lors des pics de pollution**.

Certains contributeurs seraient favorables au fait de **permettre le renouvellement naturel de parc automobile** plutôt qu'une mise à la casse anticipée. Ils estiment en effet que la dynamique de transition est amorcée, alors que le Parlement européen a voté l'interdiction de vendre des voitures thermiques neuves à compter de 2035 en Europe. Pour certains, le contexte économique actuel et la **hausse du coût de l'énergie** va naturellement contraindre l'usage de la voiture dans les années à venir.

Enfin, plusieurs personnes font part de leur crainte que la ZFE, en restreignant les accès au centre-ville en voiture, n'ait des impacts négatifs sur l'activité économique et commerciale urbaine.

Ces différentes oppositions sont à mettre en balance avec les nombreux avis demandant à ce que le dispositif de ZFE envisagé ne soit pas vidé de sa substance, afin qu'il permette effectivement de tenir les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air (cf. contributions des parties 2.2 et 0).

2.1.2. Des inquiétudes quant au rythme de mise en œuvre des contraintes

Une autre inquiétude majeure est la temporalité de mise en œuvre de la ZFE. De nombreux citoyens trouvent ce calendrier **trop ambitieux, contraignant, déconnecté des exigences de la vie sociale ou des réalités du marché.**

Plus globalement, **la ZFE apparaît comme l'obligation d'un changement soudain et brutal.** L'idée de procéder par interdiction plutôt que par pédagogie en faisant appel au libre choix pour encourager les changements de comportement est perçue par certains comme une contrainte trop forte et comme une méthode risquant de susciter de fortes résistances.

De nombreux participants seraient favorables à **un report de l'application de la ZFE afin de permettre le développement complet de solutions de mobilité alternatives à la voiture** : offre adaptée de transports en communs avec une grille tarifaire plus attractive, augmentation de la capacité des parcs relais existants ; installation de nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques, développement du réseau cyclable, renforcement du covoiturage et de l'autopartage... Ainsi pour certains, si l'objectif de réduire la place de la voiture dans l'espace public doit être une priorité, cela doit se faire en développant et en rendant plus désirables les alternatives à la voiture individuelle et ceci, avant d'imposer les contraintes de la ZFE.

Beaucoup de voix s'élèvent contre la nécessité de changer un véhicule ancien en bon état, et bien entretenu. Ils y voient l'influence du lobby des constructeurs automobiles et dénoncent l'obsolescence programmée des voitures ainsi que le coût associé pour la société et les individus.

Certains rappellent que depuis les années 1990, les normes Euro ont permis de réduire drastiquement les émissions polluantes à l'échappement des véhicules neufs. Si le diesel a longtemps été bien plus nocif en termes d'émissions de polluants (oxydes d'azote et particules fines), *via* le resserrement des normes les plus récentes et le déploiement de technologies en réponse, cet écart tend à s'amenuiser sur les dernières générations de véhicules.

Les participants rappellent que, si la mise en œuvre de la ZFE est imposée par la Loi d'Orientation des Mobilités⁴ (obligation renforcée par la Loi Climat et Résilience⁵), tant que les valeurs limites sur la qualité de l'air seront dépassées dans la métropole, cette dernière n'impose pas l'interdiction de la vignette Crit'Air 2, qui est une démarche volontaire de la Métropole. Pourquoi aller au-delà de ce que demande la loi ?

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Desserrer le calendrier de mise en œuvre pour :
 - Laisser du temps aux personnes n'ayant pas les moyens de changer de véhicule aussi rapidement.
 - Permettre de renforcer les solutions de mobilité alternatives à la voiture.
- Renoncer à l'exclusion des véhicules « Crit'Air 2 » en 2030 et se limiter à ce qu'impose la Loi.
- Appliquer la ZFE uniquement pour les véhicules nouvellement immatriculés

Donner le temps de l'adaptation en accompagnant et en valorisant les démarches de transition

Lors des ateliers de design, les participants ont émis l'idée de développer une « vignette transition », partant de l'idée que tout le monde ne sera pas capable d'un changement immédiat.

La « vignette transition » est pensée comme une dérogation temporaire d'accès à la ZFE, conditionnée au fait de s'inscrire dans un parcours de transition des mobilités, en étant accompagné par un conseiller mobilité (voir plus loin). La dérogation prend fin lorsque la transition est réussie.



⁴ Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

⁵ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

Tout au long de la transition, la vignette est aussi là pour valoriser la démarche de la personne et sa transition.

2.1.3. Un sentiment d'injustice sociale et territoriale

La ZFE peut être perçue comme une mesure injuste à plusieurs égards, aussi bien pour les habitants de la Métropole que pour ceux des territoires voisins.

La perception de l'injustice sociale associée à la mise en place de la ZFE est très vive : **c'est la « double peine » pour les ménages les plus modestes**, possesseurs de voitures souvent anciennes et sans moyen d'en changer vu les prix des véhicules neufs (électriques ou pas). Ce sont également ces ménages qui travaillent le plus en horaires décalés, sans alternative de transports en commun. Au contraire, la ZFE n'impliquera aucun changement de comportements de mobilité pour les possesseurs de véhicules électriques et classés Crit'Air 1, parmi lesquels se trouvent les plus gros rouleurs.

La mise en œuvre de la ZFE **touchera fortement les habitants qui ont des déplacements très contraints** (travail, familles nombreuses, familles recomposées, santé, ...), et n'ont pas d'alternatives évidentes de mobilité. Les familles qui ont dû choisir des logements loin du cœur de la métropole pour des raisons financières seront fortement pénalisées.

L'identification des différentes catégories de véhicules concernées par la ZFE-m s'appuie sur les vignettes Crit'Air, qui dépendent de la norme Euro du véhicule, relative aux émissions de polluants du véhicule, et du type de motorisation. **L'intensité d'usage du véhicule n'est ainsi pas prise en compte**. Comment tenir compte des différentiels d'usages pour ne pas pénaliser les petits rouleurs, qui sont déjà dans une démarche de sobriété ?

Un sentiment d'injustice peut également naître chez les citoyens qui ont déjà fait l'effort de se séparer totalement de leur véhicule individuel, alors que la Métropole propose d'accompagner financièrement le renouvellement de certains véhicules avec des fonds publics.

Certains participants expriment également un sentiment d'incompréhension face à des aides jugées parfois insuffisantes ou insatisfaisantes. D'autres évoquent déjà une **« Zone à Forte Exclusion »**. Pour éviter ce scénario pessimiste, Grenoble Alpes Métropole souhaite justement s'appuyer sur les propositions de la concertation pour définir des aides au plus proche des besoins de l'ensemble de ses habitants.

Au-delà des flux internes à son territoire, **la ZFE aura évidemment un impact sur les flux hors de ses frontières**. De très nombreux habitants des territoires limitrophes ou plus éloignés viennent au quotidien dans la Métropole, pour travailler, étudier, effectuer des démarches administratives, de santé ou encore pour du loisir. Les habitants sont souvent fortement dépendants de la voiture, et le réseau de transport en commun pas forcément suffisant ou efficace. La mise en place d'une ZFE-m trop stricte pourrait les mettre dans des situations sans réelle alternative, accentuant encore le sentiment d'injustice, d'inégalité et d'impuissance face au projet.

Comment garantir l'attractivité et l'accessibilité de la ZFE pour tous et toutes y compris des non-résidents ? La ZFE ne risque-t-elle pas de créer des inégalités entre ceux qui résident en dehors de la métropole et ceux qui résident à l'intérieur ?

Qu'advient-il des visiteurs occasionnels ? Quel impact la ZFE aura-t-elle sur les mobilités de loisirs et de vacances en dehors du territoire (exemple du véhicule diesel qui permettait de faire des longues distances à moindre coût que l'essence) ? La ZFE risque-t-elle d'engendrer une perte de compétitivité pour les entreprises implantées dans le périmètre ?

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Accompagner financièrement la mobilité à faibles émissions des plus précaires
- Étendre la tarification solidaire à toutes les offres de mobilité

- Densifier l'offre de mobilité sur les territoires fragilisés pour les connecter aux autres territoires

2.1.4. Paradoxes écologiques et effets pervers en matière de pollution

La transition des véhicules particuliers d'une motorisation thermique à une motorisation électrique est contestée, du fait :

- De la mise à la casse de millions de véhicules qui pourraient encore rouler pour en reconstruire autant, tout aussi lourds et donc tout aussi polluants (émissions hors échappement liées à l'usure des pneus, des freins et de la chaussée)
- Le besoin de matériaux exploités dans des pays lointains et dans des conditions sociales inacceptables
- L'intensification de la production de batteries encore difficilement recyclables
- Les coûts élevés et les conséquences sociales pour les plus précaires
- La nécessité d'augmenter très fortement la production d'électricité, etc.

Certains estiment que les bénéfices climatiques de l'électrification seront plus importants si celle-ci est pensée **en interaction avec des évolutions vers plus de sobriété** : véhicules plus légers, poids des batteries limité, en lien avec une modération des distances de déplacement.

Pour certains, **la logique de sobriété supposerait d'entretenir le parc existant** plutôt que mettre à la casse des véhicules qui fonctionnent.

Pour des contributeurs, le vrai problème ce n'est pas le type d'énergie qu'utilise la voiture individuelle, mais la voiture elle-même. **La tendance des dernières décennies à la hausse du poids des véhicules via une montée en gabarit, une hausse de la taille et de la puissance des véhicules est à réfréner.**

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Mettre en place des normes sur les voitures neuves pour limiter la puissance et le poids des véhicules
- Taxer le poids des véhicules neufs pour favoriser les véhicules les plus légers

2.1.5. Une remise en cause de la pertinence des critères de la vignette Crit'air

Les ZFE-m reposent sur le système de vignettes Crit'Air, qui ne tiennent compte que de l'âge du véhicule et de sa motorisation. Selon les participants, **ce système de classification présente certaines limites et peut générer de l'incompréhension voire un sentiment d'injustice sociale.**

Certains contributeurs estiment que des critères importants ne sont pas pris en compte **comme la qualité de l'entretien du véhicule**. Pourquoi une voiture ancienne mais bien entretenue et qui passe le contrôle technique et les contrôles anti-pollution ne serait-elle pas autorisée à circuler ?

La puissance, la masse et la consommation n'entrent pas non plus en considération. Peuvent ainsi être autorisés à circuler dans les ZFE des véhicules à la fois peu polluants à l'échappement et pouvant être fortement émetteurs de gaz à effet de serre ou de polluants hors échappement (abrasion des freins, des pneus et de la chaussée).

La vignette Crit'Air ne prend pas non plus en compte **l'usage réel des véhicules**, et notamment le nombre de kilomètres parcourus chaque année. Or, ce ne sont pas les véhicules les plus polluants qui sont nécessairement ceux qui roulent le plus.

Certains estiment que **la fiabilité des tests pour le contrôle du respect des normes Euro fait débat depuis le Dieselgate⁶**, même si de nouveaux protocoles de tests sont mis en œuvre depuis 2017 et devraient permettre de disposer de voitures qui respectent mieux les normes établies, et donc les classifications établies dans les vignettes Crit'Air.

Enfin, le système Crit'Air, en pénalisant le diesel par rapport à l'essence, apparaît en contradiction avec certaines positions gouvernementales.

⁶ Dieselgate : scandale lié à des méthodes de test frauduleuses déployées par le groupe Volkswagen de 2009 à 2015, visant à réduire les émissions mesurées de polluants de certains moteurs.

« Pourquoi serions-nous empêchés de nous déplacer et contraints à nous endetter alors que jusqu'à récemment l'achat de véhicules diesel était politiquement et économiquement encouragé ? »

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Demander une refonte du système de vignettes Crit'Air (proposition également soutenue par la Convention Citoyenne Métropolitaine pour le climat)
- Faire du lobbying pour une amélioration du système de vignettes Crit'Air (prenant en compte le poids du véhicule, ses émissions de CO₂, etc.).
- Valider le niveau de pollution d'un véhicule thermique par les résultats obtenus lors du contrôle technique et non pas en fonction de l'âge du véhicule.

2.1.6. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public

Les efforts d'information sont à intensifier, notamment auprès des publics précaires, qui seront plus rapidement touchés (véhicules en moyenne plus anciens) que les autres.

La diffusion d'information à destination du grand public est restée concentrée sur la Métropole et sa proche couronne et n'a pas encore véritablement atteint les territoires plus éloignés. Ainsi, afin d'adapter l'information et de renforcer la communication, **les messages et les outils de diffusion doivent être élaborés pour une échelle plus large correspondant à la grande région grenobloise**. Il est également proposé de prévoir des actions d'information et de formation dans les entreprises, les administrations, les écoles.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Cibler les premiers publics concernés dans la communication, à savoir les Crit'air 5
- Avoir une attention pour certains publics : les personnes âgées, les personnes précaires notamment
- Simplifier les messages
- Former les acteurs relais pour qu'ils puissent parler de la ZFE et répondre aux questions
- Renforcer la communication sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle
- Former les agents de proximité sur le sujet de la ZFE et de la concertation : CROUS, bailleurs, travailleurs sociaux, assistantes sociales, agents d'accueil des collectivités et CCAS, ... Une phase d'appropriation de la démarche et nécessaire pour jouer le rôle de relais.

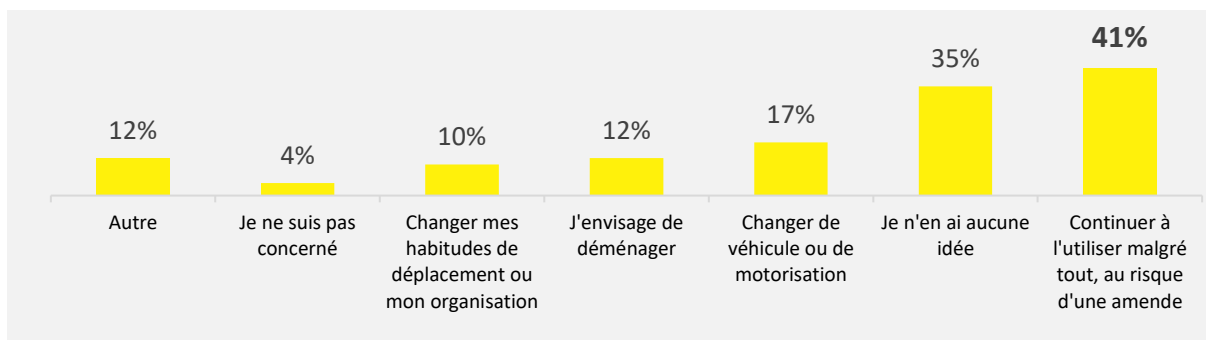
2.1.7. Des doutes exprimés sur la mise en place effective d'un contrôle

La question du contrôle et de la verbalisation éventuelle a été soulevée (pour les horaires, les dérogations, le périmètre...) : qui va organiser le contrôle (question de la compétence, état, métropole ou communes), par quels moyens techniques et humains, à partir de quand ?

La question du contrôle est liée à l'efficacité et même à l'utilité de la ZFE : à quoi cela sert-il d'instaurer la ZFE si aucun contrôle n'est fait ? Certaines personnes faisant alors le parallèle avec la voie de co-voiturage sur l'A48, dont ils pensent qu'elle n'a pas encouragé les changements de comportements.

Les risques de verbalisation (fréquence et montant des amendes) sont également évalués en comparaison des contraintes imposées, de la difficulté de changer ses habitudes, de l'absence de solutions de transports en communs adaptés, ou de l'investissement nécessaire pour l'achat d'un véhicule.

Comment pensez-vous vous adapter à la ZFE ?

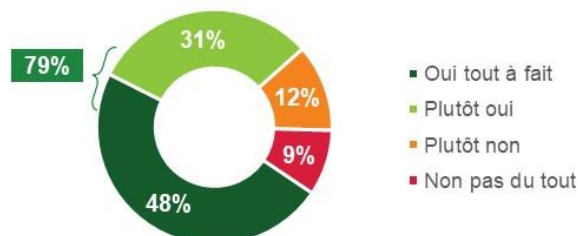


Pour autant, les participants estiment que **la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace de la ZFE sera nécessaire pour garantir le respect de la réglementation et donc son efficacité sur la qualité de l'air**, mais aussi pour assurer l'égalité de traitement entre les usagers. Autrement dit, la règle doit être claire et s'appliquer.

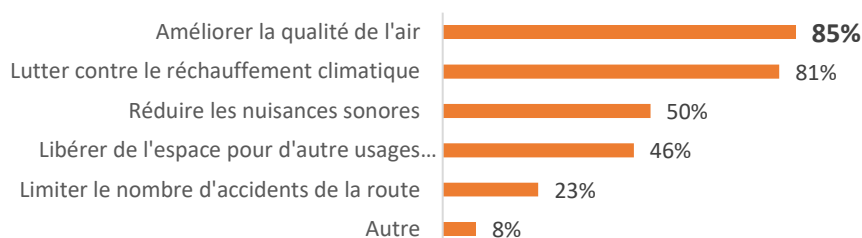
2.1.8. Un paradoxe qui s'exprime

Les répondants estiment important de réduire l'usage de la voiture (notamment pour améliorer la qualité de l'air).

Pensez-vous que c'est important de réduire l'usage de la voiture ?

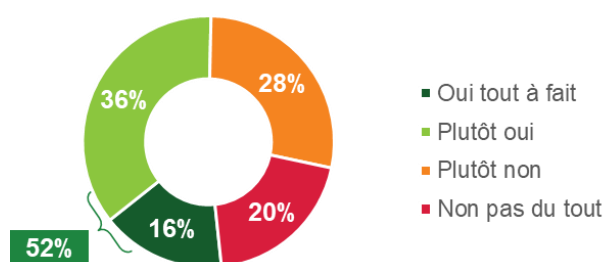


Pourquoi ?



Pourtant, une courte majorité des répondants estime que la ZFE va concourir à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air.

Pensez-vous que la ZFE va contribuer à améliorer la qualité de l'air ?



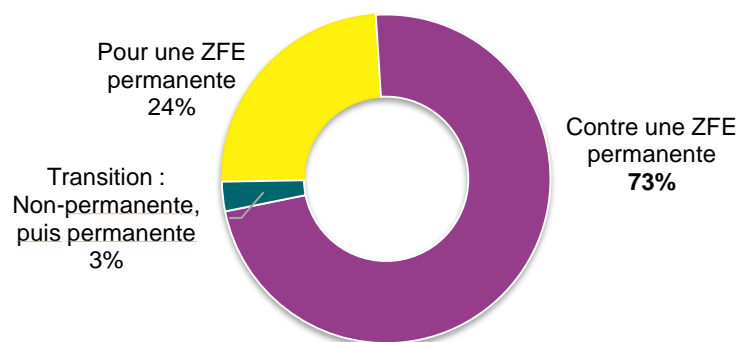
2.2. Question n°1 : LES HORAIRES

Les participants étaient invités à répondre à la question suivante : « **Pensez-vous que les restrictions de circulation doivent être permanentes (7j/7 ; 24h24) ou non ?** »

Durant les réunions publiques et les ateliers, les arguments les plus souvent mentionnés militaient en faveur d'une ZFE non permanente avec notamment les points suivants :

- La prise en compte des personnes travaillant en horaires décalés qui n'ont pas ou peu de possibilité de report sur les transports en commun
- La possibilité de circuler le soir ou la nuit, le week-end et les jours fériés

Sur la plateforme participative, 275 contributions concernent ce thème :



POUR UNE ZFE PERMANENTE

Minoritaires, les contributeurs qui s'expriment en faveur d'une ZFE permanente souhaitent en premier lieu **favoriser l'efficacité et l'effectivité du dispositif** :

« La ZFE doit être permanente si on veut vraiment diminuer la pollution. Cela facilite aussi le contrôle. Comment contrôler qu'un véhicule non agréé garé dans la ZFE a bien circulé aux heures autorisées, si la ZFE est ouverte à tous à certaines heures ? »

« Ne pas mettre la ZFE 24h/24 et 7j/7 ne provoquera pas les changements d'habitudes escomptés et ne permettra pas les contrôles sur le stationnement. »

La nécessité de **garantir la simplicité et la lisibilité de la réglementation** est également mise en avant :

« Pour une ZFE permanente éviter de mettre en place une usine à gaz »

« Les règles simples et intangibles sont généralement mieux respectées de tous. »

Toutefois, un certain nombre de personnes se déclarant favorables à une ZFE permanente mettent également en avant des **conditions nécessaires à cette mise en œuvre** :

- Garantir une offre en transports en commun suffisante le soir et le weekend
- Augmenter le nombre et la capacité des parkings relais
- Assortir la ZFE permanente de dérogations pour traiter des besoins spécifiques (cf. 0).

CONTRE UNE ZFE PERMANENTE

Pour une majorité de contributeurs, l'introduction d'**une flexibilité dans les horaires d'application des restrictions de circulation** permettrait de répondre à un grand nombre de situations qui se retrouveraient sans alternative à la voiture, sans avoir à multiplier les motifs de dérogation.

Elle permettrait ainsi d'éviter le renouvellement de véhicules peu utilisés et en bon état de marche (voir 2.1.4 « Paradoxes écologiques et effets pervers en matière de pollution »), qui pourraient être conservés pour un usage occasionnel.

« Utilisant ma voiture essentiellement le week-end et le soir, et n'ayant pas d'alternative, une ZFE permanente m'obligerait à racheter une voiture neuve qui polluera bien plus lors de sa fabrication que ne le fait ma mini citadine très bien entretenue. »

Une ZFE active uniquement en journée la semaine permettrait de :

- Réaliser des déplacements aux horaires où l'offre de transports en commun est limitée ou inexistante.

« De temps à temps je dois aller au travail au milieu de la nuit... en ville, 4km, normalement, je le fais en vélo... mais franchement à 3h de nuit, quand il pleut, sortir pour une urgence en vélo, c'est de la torture, et peut-être dangereux (toute motivation écoresponsable connaît ses limites...). »

- Cibler prioritairement les trajets domicile-travail réalisés aux horaires de pointe par des automobilistes seuls dans leur voiture et ainsi de lutter contre la congestion et la pollution associée à ces horaires.
« Il ne faut cibler que les déplacements les plus polluants : ceux réalisés au quotidien en heure de pointe du lundi au vendredi »
- Pour les résidents, entrer et sortir pour des déplacements de loisir ou pour rendre visite à leur famille.
« J'entends continuer à utiliser ces véhicules pour des déplacements longue durée en France, ou à la journée pour la randonnée en montagne. »
« Je travaille toute la semaine à vélo et j'ai besoin ponctuellement de mon véhicule pour faire les courses et visiter mes parents éloignés. »
- Pour les non-résidents, venir dans la ZFE pour des visites familiales, des loisirs ou activités culturelles, des courses, etc.
« J'habite en limite immédiate de ZFE. Je me rends dans la ZFE pour raisons familiales (garde alternée / visite hôpital et EHPAD / visite famille en ZFE) et je ne peux pas changer mon véhicule Crit'Air 3 pour raisons financières. Donc je demande à ce que la ZFE ne soit pas permanente car l'offre de bus ne me permet pas de déposer mon propre enfant chez son papa sans enfreindre les règles de ZFE, ni d'aller voir un proche âgé hospitalisé. »
« Le WE vous allez vous priver de public pour les évènements culturels. »
« J'ai besoin aussi d'aller dans un magasin de bricolage (par exemple à Saint-Martin-d'Hères) de temps en temps. »
- Réaliser des déplacements nécessitant de transporter des objets volumineux : courses, déchetterie, déménagement, etc.
« Il faut permettre aux usagers ne disposant pas d'un véhicule adapté d'utiliser un véhicule permettant le transport de volume pendant le week-end (courses familiales du samedi, accès aux déchetterie avec du volume) »

De nombreuses propositions d'horaires de fonctionnement ont été formulées, parmi lesquelles :

- Les jours de semaine de 7h à 19h, hors week-end et jours fériés ;
- Les jours de semaine de 7h à 10h et de 16h à 19h, hors week-end et jours fériés ;
- Les jours de semaine de 6h à 21h et le week-end de 10h à 18h.

Il a été noté toutefois que cela ne répondrait pas à la situation des personnes travaillant en horaires décalés, dans la mesure où si le déplacement de nuit est permis, l'aller ou le retour pourrait être réalisé à des horaires où la ZFE s'appliquerait.

AUTRES DEMANDES RELATIVES À LA PERMANENCE OU NON DES RESTRICTIONS

Il est également demandé que les restrictions puissent être suspendues :

- En cas de grève ou dysfonctionnement des transports en commun ;
- En cas de conditions météorologiques (neige, fortes chaleurs) défavorables aux modes actifs (vélo, marche à pieds).

Au contraire, certains participants à la concertation ont demandé que dans l'hypothèse d'une ZFE non-permanente, les restrictions puissent tout de même s'appliquer lors des pics de pollution (ou bien que les plages horaires où la circulation est autorisée soient réduites).

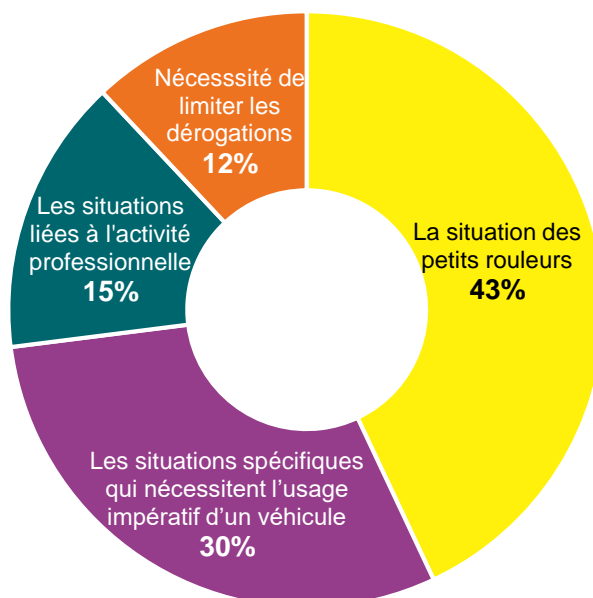
Quelques contributions proposent que cette flexibilité horaire soit transitoire afin de permettre aux automobilistes de s'adapter progressivement aux restrictions imposées par la ZFE.

« Pour moi la ZFE devrait aussi être échelonnée : non permanente au départ puis peut être permanente à une échéance à définir. »

2.3. Question n°2 : LES DÉROGATIONS

Les participants étaient invités à répondre à la question suivante : « **Quelles situations pourraient justifier la mise en place de dérogations ?** »

Sur la plateforme participative on relève 234 contributions sur le thème des dérogations :



Les participants rappellent que **ces dérogations ne doivent pas donner lieu à des règles complexes et faillibles**, mais devraient pouvoir se faire individuellement et gratuitement en fonction des situations personnelles de chacun.

« *Créer beaucoup de dérogations ne permettrait pas une compréhension claire du règlement et pourraient opposer les propriétaires de véhicules.* »

Prendre en compte la situation des petits rouleurs et des visiteurs occasionnels par la création d'un pass zfe ou d'une dérogation kilométrique

De nombreux contributeurs sont favorables à **une prise en compte des différentiels d'usages** pour ne pas pénaliser les personnes qui ont un usage occasionnel de leur véhicule.

Il apparaît pertinent que ces derniers soient autorisés à rouler pour **ne pas leur imposer un renouvellement de véhicule**. Cela impliquerait en effet :

- Une **empreinte carbone beaucoup plus importante** que de maintenir le véhicule ancien (voir 2.1.4 « Paradoxes écologiques et effets pervers en matière de pollution »)
- Un **coût financier important** au regard de l'utilisation du véhicule

PERMETTRE AUX RÉSIDENTS DE SORTIR ET DE RENTRER DANS LA ZFE

L'utilisation d'un véhicule uniquement pour accéder à la rocade et à l'autoroute afin de pouvoir sortir de la ZFE, puis y rentrer, constitue une liberté importante pour de nombreux contributeurs. Cela peut nécessiter le transport de bagages, voire de matériel lorsqu'il s'agit d'aller en montagne le weekend.

LE TRANSPORT D'OBJETS LOURDS OU ENCOMBRANTS (COURSES, DEMENAGEMENT, DÉCHETTERIE, ETC.)

De façon générale, l'ensemble des déplacements nécessitant le transport de matériel ou d'équipements encombrants est incompatible avec l'usage des transports en commun.

Les cas les plus courants sont :

- L'achat d'objets lourds ou volumineux ;
- Les trajets entre le domicile et la déchetterie ;
- Les déménagements,
- Les trajets entre le domicile et la gare avec des bagages volumineux.

L'UTILISATION DE VANS AMÉNAGÉS ET LES CAMPING-CARS

Ce sont des véhicules de loisir (VASP) utilisés pour sortir de la ZFE le weekend ou pour voyager. Ils sont utilisés ponctuellement (une fois par semaine maximum, voire quelques fois par an seulement pour les camping-cars selon les retours des contributeurs). Ces véhicules représentent un investissement important, avec une longue durée de vie (du fait de leur usage occasionnel et de leurs aménagements spécifiques), et il n'existe actuellement aucune alternative en Crit'Air 1 ou 0. Sans aucune dérogation, les propriétaires de ces véhicules seraient contraintes de les stationner à l'extérieur de la ZFE toute l'année.

L'UTILISATION DE VÉHICULES DE COLLECTION

Ce sont des véhicules de loisir, qui roulent très peu (les assurances imposent un kilométrage annuel limité). Ils ne sont pas utilisés quotidiennement et leurs conducteurs estiment qu'ils contribuent donc peu à la pollution.

Pour certains, ces véhicules font partie du patrimoine historique de l'automobile et doivent donc être préservés. Cela les amène à s'interroger sur la situation des véhicules dits « youngtimers », qui correspondent à des modèles « de collection », mais ont moins de 30 ans.

Quelques participants estiment qu'une dérogation spécifique pour ces véhicules pourrait être perçue comme injuste.

LA SITUATION DES VISITEURS OCCASIONNELS

Les visiteurs occasionnels peuvent être les personnes qui viennent dans une des communes de la ZFE pour :

- Rendre visite à des résidents ;
- Un rendez-vous médical ;
- Accéder aux commerces du centre-ville ou à des centres commerciaux ;
- Des activités culturelles ou touristiques ;
- Un rendez-vous professionnel.

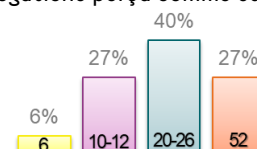
Comme les « petits rouleurs », les personnes n'habitant pas et ne travaillant pas dans la ZFE ne sont pas celles qui parcourent le plus de distance et donc qui polluent le plus.

DEUX TYPES DE DÉROGATION ONT ÉTÉ PROPOSÉS POUR PERMETTRE CES USAGES OCCASIONNELS :

- Créer une dérogation permettant l'usage occasionnel du véhicule, en définissant un nombre de journées d'utilisation limité dans l'année (Pass ZFE) ;
- Définir un kilométrage annuel maximal, attesté par une attestation d'assurance « petit rouleur » ou par le relevé kilométrique réalisé à l'occasion du contrôle technique. Le kilométrage maximal proposé par les participants varie entre 5 000 et 10 000 kms par an.

Concernant la **création d'un Pass ZFE**, sur le modèle de celui existant pour les véhicules de transport de marchandise, les contributions ont notamment porté sur le nombre de jours de dérogations perçu comme suffisant :

- 6 dérogations par an
- 12 dérogations par an (1 fois par mois)
- 20 à 26 dérogations par mois (1 fois tous les 15 jours environ)
- 52 dérogations par an (1 fois par semaine) ;
- 120 dérogations par an.



Nombre de jours de dérogation à intégrer au Pass ZFE

Certaines contributions précisent que ce **nombre de droits devra dépendre**

du caractère permanent ou non de la ZFE, avec un certain nombre de propositions intermédiaires, parmi lesquelles :

- Une ZFE permanente avec un pass de 52 jours ;
- Une ZFE applicable en semaine, hors weekend et jours fériés, avec un pass de 20 jours.

D'autres proposent que **ce nombre de jours puisse différer selon qu'on réside ou non dans le périmètre**, ou selon la situation du demandeur :

- Pour **certains visiteurs, un nombre de 12 pass** (plutôt de 48h que de 24h) pourrait être considéré comme suffisant, là où des résidents utilisateurs occasionnels de la voiture pourraient nécessiter plus de jours d'autorisation. Un avis souligne toutefois que l'ouverture de ce Pass ZFE aux non-résidents risquerait de les favoriser et d'inciter certains métropolitains à s'installer en dehors de la ZFE pour échapper à ces contraintes, pouvoir utiliser quotidiennement leur véhicule, tout en bénéficiant de dérogations ponctuelles pour s'y rendre.
- Pour les **personnes âgées**, mais également pour les familles nombreuses, ou pour les personnes ayant de nombreux déplacements de santé à réaliser, etc., un nombre de **2 pass par semaine** a été avancé ;
- Pour les **personnes ayant consenti à utiliser majoritairement d'autres moyens de déplacement au quotidien**, dans le cadre d'un parcours d'accompagnement avec les conseillers en mobilité.

Enfin, concernant le nombre de jours autorisés, il a également été proposé qu'il puisse être :

- Plus ou moins important selon le classement Crit'Air du véhicule ;
- Dégressif avec les années.

Plusieurs questions ont également été posées au sujet du Pass :

- Le nombre de droit qu'il prévoit, sera-t-il attaché à un véhicule ou à un individu ? L'usage devrait en effet pouvoir se rapporter à l'individu si le même véhicule est utilisé par plus d'une personne au sein du foyer.
- Sera-t-il conditionné à un faible kilométrage annuel ?
- Sera-t-il payant ?
- Pourrait-il prendre la forme d'une simple attestation sur l'honneur ?
- Si le véhicule est autorisé à stationner de manière occasionnelle, lui accordera-t-on le droit de stationner de façon permanente sur l'espace public ?

Prendre en compte les motifs de déplacements impérieux et les situations spécifiques qui nécessitent l'usage d'un véhicule

URGENCES MÉDICALES

Les urgences médicales ne peuvent être anticipées et nécessitent **un mode de déplacement rapide et/ou adapté** (lorsque l'état des personnes ne leur permet pas de se déplacer en transports en commun : blessure, enfant ou personne malade, femme enceinte sur le point d'accoucher, etc.).

Il peut également être nécessaire de **se déplacer en urgence pour aider une autre personne** (par exemple : garder les enfants d'une personne hospitalisée, aller chercher un enfant malade à l'école, etc.)

Une dérogation spécifique pourrait être créée, justifiable *a posteriori* par un certificat médical délivré par le service hospitalier, le médecin généraliste ou une pharmacie de garde.

DÉPLACEMENTS MÉDICAUX RÉGULIERS

On ne choisit pas non plus le nombre de fois qu'il est nécessaire de se rendre à l'hôpital pour des soins (et la maladie ne permet pas toujours un état compatible avec l'utilisation des transports en commun) et un pass ZFE ouvrant 12 droits par an est insuffisant pour une personne souffrant d'une maladie chronique.

Par ailleurs, les personnes non-résidentes de la ZFE ne disposent pas toujours de solution alternative à la voiture pour venir se faire soigner dans la ZFE (cf. ci-dessus : visiteurs occasionnels)

LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les participants à la concertation considèrent que la dérogation permanente nationale pour les personnes en situation de handicap titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI) est justifiée.

Ils soulignent toutefois que toutes les personnes malades et/ou à mobilité réduite ne disposent pas de la CMI, et que l'incapacité à se déplacer peut aussi être temporaire : comme dans le cas d'une personne en béquilles suite à une fracture à la jambe, par exemple.

LES PERSONNES ÂGÉES AYANT DES DIFFICULTÉS À SE DÉPLACER

Par ailleurs, de nombreux contributeurs ont fait part des difficultés que peuvent rencontrer les personnes après un certain âge, pour se déplacer à vélo ou pour transporter ses courses dans les transports en commun.

Arguant du fait que les retraités ne réalisent pas de déplacements quotidiens pour aller au travail, mais ont toutefois besoin de leur véhicule pour aller chercher leurs petits enfants ou transporter leurs courses, ils demandent que la situation des personnes âgées soit prise en compte de manière adaptée.

Au-delà du coût qu'il représente, le renouvellement d'un véhicule peut également être compliqué par la nécessité de s'adapter à des véhicules récents qui embarquent toujours plus d'assistances et d'affichages électroniques.

LES PERSONNES AYANT DES CONTRAINTES FAMILIALES IMPORTANTES

Les parents devant se déplacer avec plusieurs enfants et/ou un enfant en bas âge ne peuvent pas toujours le faire en transports en commun ou à vélo, et cela peut nécessiter un véhicule spacieux et donc particulièrement coûteux.

Les personnes qui n'habitent pas dans la ZFE mais sont tenues de rendre visite régulièrement à un parent âgé à son domicile et de lui faire ses courses.

Les personnes qui n'habitent pas dans la ZFE mais sont parents, en garde alternée, et doivent récupérer et déposer leurs enfants chez leur ex-conjoint, plusieurs fois par semaine.

ABSENCE D'ALTERNATIVES EN TRANSPORTS EN COMMUN

- Les déplacements depuis ou vers une zone non desservie par les transports en commun
- Les déplacements réalisés à des horaires où il n'y a pas d'offre de transports en commun

LES CONVOCATIONS ADMINISTRATIVES

Les déplacements pour se rendre à la préfecture ou au tribunal par exemple.

Prendre en compte les situations liées à l'activité professionnelle

Si la ZFE a vocation à cibler les déplacements domicile-travail réalisés en heure de pointe, considérés comme les plus polluants, certains de ces déplacements pourraient ne pas avoir d'alternative.

LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES TRAVAILLANT EN HORAIRES DÉCALÉS

De nombreux participants demandent une dérogation pour les personnes qui travaillent de nuit. Selon les horaires de travail, une ZFE « horaire » ne permettrait pas de couvrir les déplacements pour aller au travail et en revenir. Il est suggéré qu'une dérogation puisse être accordée sur la base d'un certificat de l'employeur.

Les déplacements à pieds ou en vélo, de nuit, ne sont pas sécurisés.

L'exemple des conducteurs de bus qui « font partie de la solution mais ont besoin de leur voiture pour se rendre au dépôt quand ils conduisent le premier bus de la journée » a par exemple été donné pour illustrer la nécessité de cette dérogation.

LES DÉPLACEMENTS DES NON-RÉSIDENTS TRAVAILLANT DANS LA ZFE

Selon certains participants, les non-résidents travaillant dans la ZFE devraient bénéficier d'une dérogation « au nom de l'égalité d'accès à l'emploi » et parce qu'ils ne bénéficient pas toujours de facilité d'accès aux transports en commun.

LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS TRAVAILLANT HORS-ZFE (OU AYANT DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS RÉGULIERS)

Selon un petit nombre de contributions, les résidents travaillant en dehors de la ZFE devraient pouvoir bénéficier d'une dérogation pour sortir de la ZFE si leur lieu de travail ne bénéficie pas d'un accès en transports en commun.

AUTOENTREPRENEURS, ARTISANS ET ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ

Des participants soulignent le fait que certains artisans et autoentrepreneurs n'ont pas les moyens de changer de véhicule. De la même façon, les entreprises dans leurs premières années d'existence n'ont pas toutes la capacité de financement pour acheter des véhicules neufs.

Une dérogation temporaire, au cas par cas, pourrait par exemple être accordée contre l'obligation de s'inscrire dans une démarche de transition.

PROFESSIONS MÉDICALES SE DÉPLAÇANT AU DOMICILE DE LEURS PATIENTS

Certains participants ont demandé que tous les professionnels de santé se déplaçant au domicile de leurs patients (aides à la personne, les infirmiers et infirmières libéraux, les médecins...) puissent bénéficier d'une dérogation.

LES PROFESSIONS DONT LA VOITURE EST L'OUTIL DE TRAVAIL

Cette demande a été étendue par quelques participants à toutes les professions « dont la voiture constitue l'outil de travail ».

La question est toutefois posée de : « où arrêter le curseur ? ».

Autres motifs de dérogations

D'autres motifs de dérogations ont été demandés à plusieurs reprises :

- Dérogation (permanente ou temporaire) sur critères sociaux, prenant en compte le « quotient familial » pour les ménages à faibles revenus et/ou avec plusieurs enfants
- Dérogation pour les véhicules légers et peu polluants (dont le contrôle technique indique un faible taux d'émissions de polluants)
- Dérogation pour les trajets réalisés en covoiturage
- Dérogations individuelles temporaires instruites au cas par cas par la Métropole (d'une durée de 3 ans, renouvelable une fois) qui pourraient concerner par exemple les véhicules aménagés pour un usage particulier (foodtruck, transports d'animaux, etc.)
- Dérogation pour les associations reconnues d'intérêt général et les associations de sécurité civile
- Dérogation pour les véhicules de transports de voyageurs locaux (en particulier pour les bus et car qui montent en stations – le diesel étant la seule motorisation adaptée) et nationaux (Flixbus, Blablabus),

Ou de façon plus marginale :

- Dérogation temporaire pour tous, le temps que la Métropole développe des infrastructures de recharge suffisantes.
- Dérogation permanente pour les véhicules fonctionnant avec de l'éthanol E85 ainsi que ceux équipés de carburateur GNV/GPL⁷
- Dérogation permanente pour les étudiants
- Dérogation pour les ménages utilisant deux véhicules et étant dans l'impossibilité de renouveler les deux en même temps
- Dérogation pour les personnes disposant d'une solution de stationnement privé (ex : garage)
- Dérogation pour tous les résidents de la ZFE
- Dérogation pour toutes les personnes se rendant sur leur lieu de travail
- Dérogations pour accéder à des activités en dehors de la ZFE
- Dérogation en cas de pluie, de neige ou de grève des transports en commun

Plusieurs contributions demandent que les collectivités publiques soient exemplaires et ne bénéficient pas de dérogations.

Modalités de fonctionnement des dérogations

Un formulaire de demande en ligne est le système qui apparaît comme le plus simple. Toutefois, cela devrait pouvoir être assorti de la possibilité de réaliser la demande par téléphone et/ou par courrier pour les publics les plus éloignés du numérique (en particulier les personnes âgées).

Concernant la dérogation de type « Pass ZFE », certains seraient favorables à ce que les dérogations soient accordées « en temps réel », voire de manière rétroactive, jugeant que certains déplacements ne sauraient être anticipés.

⁷ A noter que les véhicules GNV/GPL sont classés crit'Air 1 donc non concernés par le projet de ZFE

Il est également demandé que les dérogations soient harmonisées entre les différentes ZFE actives à l'échelle nationale, et qu'elles puissent s'appliquer dans les autres métropoles concernées par une ZFE, sans avoir à refaire de demande

2.4. Question n°3 : LE PÉRIMÈTRE

Les participants étaient invités à répondre à la question suivante : « **Certains axes routiers seront exemptés des restrictions de circulation (l'A480, la rocade sud, certaines voies d'accès aux massifs montagneux, etc.). Cela vous paraît-il adapté ?** »

Des avis sur l'étendue du périmètre

Au-delà de la question des axes à exempter, les citoyens se sont exprimés sur le périmètre tel qu'il a été présenté, et en particulier sur l'intégration ou non de certaines communes.

La question de la possibilité que le périmètre évolue dans le temps, via l'intégration de nouvelles communes, a été posée.

Un certain nombre de participants regrette que la ZFE ne se limite pas à l'hypercentre et aux territoires délimités par l'autoroute et la rocade, principalement Grenoble et Saint-Martin-d'Hères, au motif que **certains quartiers des 13 communes ne sont pas correctement desservis par les transports en commun.**

D'autres, au contraire, souhaitent que **la ZFE soit la plus vaste possible afin de maximiser ses effets sur la qualité de l'air.** L'absence de Sassenage dans le périmètre alors que Fontaine et Saint-Egrève sont intégrés a également interrogé plusieurs participants.

Des avis partagés au sujet de l'exemption de l'A480 et de la Rocade Sud

AVIS OPPOSÉS À LEUR EXEMPTION

Constatant que le trafic sur l'A480 et la Rocade Sud est responsable d'une grande partie des émissions de polluants sur l'agglomération, **de nombreux habitants ne comprennent pas que ces voies puissent être exemptées, compte tenu de l'impact de la pollution sur la santé des habitants riverains.** Certains participants soulignent que de nombreux quartiers populaires bordent ces axes.

« Les habitants des bords des voies rapides non ZFE vont toujours souffrir de la pollution. C'est injuste de les laisser en dehors de la ZFE, car le but de cet aménagement, c'est d'améliorer la qualité de l'air. »

De plus, le fait que les grands axes routiers soient exclus du périmètre peut laisser penser que la ZFE n'aura qu'un faible impact sur la qualité de l'air. Le risque que le trafic se concentre sur ces axes exemptés, qui sont par ailleurs souvent congestionnés, renforce cette crainte.

Enfin, parmi les personnes s'opposant à ces exemptions, un grand nombre d'entre eux font part d'un **sentiment d'injustice pour les populations résidents dans la ZFE.** Il apparaît difficilement acceptable pour eux que les véhicules en transit (et notamment les poids-lourds et les touristes qui se rendent en montagne) soient autorisés à polluer alors que les habitants et travailleurs se voient contraints dans leur mobilité.

« Les camions et autres voyageurs peuvent venir "polluer notre air" sans problème en passant par la rocade mais celui qui habite et travaille dans la ZFE, ah non, celui-là n'a pas le droit de se déplacer. »

AVIS FAVORABLES À LEUR EXEMPTION

Des participants se déclarent favorables à ces exemptions, ne serait-ce que pour permettre aux habitants des territoires voisins de pouvoir traverser l'agglomération. Cependant, ils conditionnent cela à différentes conditions :

- Que les résidents soient autorisés à sortir et rentrer dans la ZFE.
- Que l'impact du trafic de transit sur la pollution locale soit précisément évalué et présenté
- Que des mesures visant à protéger les riverains de l'ensemble des voies rapides (A48, A480, N87, A41, N481) soient mises en place : par exemple l'abaissement des limitations vitesse à 70km/h.
- Que ces exemptions n'entraient pas les capacités de la Métropole à contrôler la bonne application de la réglementation.

- Qu'un péage urbain soit instauré pour que le trafic de transit puisse financer des mesures locales de lutte contre la pollution de l'air.

DES DEMANDES POUR ÉTENDRE CES EXEMPTIONS AUX QUAIS DE L'ISÈRE

Certains participants estiment que la route qui relie l'A48 à l'A41 par le Nord (via Saint-Martin-le-Vinoux, les quais de l'Isère et Meylan) devrait être exemptée.

A l'appui de cette demande, les participants arguent que le détour imposé par la rocade sud impliquerait une perte de temps importante, mais aussi une surconsommation de carburant et donc des émissions de polluants plus importantes. Par ailleurs, cela risquerait d'entraîner une surcharge de la rocade sud.

La nécessité de garantir les accès aux massifs montagneux

Les participants à la concertation ont estimé que l'accès aux massifs montagneux devait pouvoir être garanti de façon à ne pas pénaliser les habitants des communes voisines situées dans ces massifs, qui ont besoin de leur véhicule, mais ne seront pas éligibles aux aides financières proposées par la Métropole. Dans une moindre mesure, l'accès aux stations pour les touristes est un argument avancé dans le même sens.

Le principe partagé par une majorité des contributions sur le sujet est qu'il « faut autoriser la circulation sur tous les axes uniques pour rejoindre un village ou une station ».

Toutefois, par rapport au périmètre présenté dans le cadre de la concertation, de nombreux citoyens ont demandé à aller plus loin en ouvrant plusieurs accès pour chacun des massifs afin d'éviter des « détours aberrant » et « l'engorgement fatal » de grands axes déjà préférentiels.

ACCÈS À LA CHARTREUSE

Les demandes concernant l'accès à la Chartreuse ont été les suivantes :

- Autoriser l'accès depuis La Tronche vers le Sappey, *via* le col de Vence, comme cela est prévu par le projet
- Permettre également cet accès depuis Meylan, afin d'éviter une hausse trop importante du trafic sur le quai Yermoloff et Charpenay, ainsi que sur la Grande Rue de La Tronche, déjà très polluée par le trafic.

« La grande rue de La Tronche est dense et populaire, c'est une petite rue de village. Ne faire qu'un accès à La Chartreuse va y faire passer toutes les voitures de l'agglomération. Pouvez-vous ouvrir un accès par St Martin le Vinoux et peut-être un autre par Meylan ou St Egrève ? »

Deux autres demandes ont été formulées pour permettre d'éviter des détours trop importants :

- Autoriser l'accès depuis Saint-Martin-le-Vinoux vers Sarcenas, ***via* le col de Clémencières** ;
- Autoriser l'accès depuis Saint-Egrève et l'A48, **vers Proveysieux**.

ACCÈS AU VERCORS

Concernant l'accès au Vercors, les participants ont souligné le fait que l'accès par Sassenage était déjà fortement encombré. Ils proposent ainsi d'autoriser l'accès depuis Seyssins et/ou depuis Seyssinet-Pariset ***via* Saint-Nizier-du-Moucherotte**. Cela permettrait d'éviter également les détours par la rocade et par l'A480.

ACCÈS À BELLEDONNE

Concernant l'accès à Belledonne, en plus de l'accès depuis la rocade sud vers Saint-Martin-d'Uriage *via* Gières, les participants ont demandé de :

- Autoriser l'accès à Herbeys depuis la rocade sud ***via* Eybens**
- Autoriser l'accès à Bresson (qui est enclavé par la ZFE) depuis la rocade sud ***via* Eybens**
- Autoriser l'accès à Champagnier depuis la rocade sud ***via* Echirolles**
- Autoriser l'accès à Domène depuis la rocade sud ***via* Gières**

Les participants ont également demandé à ce que les limitations de vitesse sur les routes d'accès aux Balcons de Belledonne soient abaissées.

Accès à des lieux particuliers dans la Métropole

Concernant les lieux particuliers qui, selon les participants, devraient rester accessibles, ils concernent essentiellement **certaines fonctions métropolitaines comme la santé ou le commerce, et l'accès aux infrastructures d'intermodalité.**

LES ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES D'INTERMODALITÉ

- Les parkings relais.
- Les gares ferroviaires.

LES ACCÈS AUX HÔPITAUX

Sont citées par exemple les voies d'accès aux hôpitaux Nord et Sud ; en général l'accès à la ZFE en cas de rendez-vous médical.

Certaines contributions ont fait part néanmoins de leur préférence pour un système de dérogation, en particulier pour accéder aux services de santé, afin de limiter le nombre de percées dans le périmètre.

AUTRES DEMANDES

La possibilité d'exclure d'autres voies routières a été interrogée au cours de la concertation :

- Les voies d'accès aux zones commerciales de Meylan, Fontaine, Saint-Egrève, Saint Martin d'Hères et Echirolles ;
- Les voies d'accès aux arrêts de tramway ;
- Les principaux axes de circulation au cœur de l'agglomération : le cours Jean Jaurès, l'avenue Jean Perrot, etc.

Enfin, des participants ont fait part de la nécessité d'autoriser la circulation sur des itinéraires de déviation traversant la ZFE dans le cas où l'autoroute ou la rocade seraient fermées.

2.5. Contributions sur les accompagnements à apporter à la ZFE

2.5.1. Question n°4 : LE DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

2.5.1.1. LES AIDES FINANCIÈRES AU RENOUELEMENT

Les premières idées évoquées par les participants concernent **le renouvellement des véhicules progressivement interdits de circulation**. Une majorité des contributeurs qui se sont exprimés sur la question estime qu'**il est indispensable que la Métropole accompagne financièrement le renouvellement des véhicules interdits de circulation**, en complément des aides existantes proposées par l'Etat (bonus écologique, prime à la conversion et « surprime ZFE » pour les personnes qui habitent ou travaillent dans une ZFE).

Au contraire, certains considèrent qu'aucune aide au changement de véhicule ne devrait être proposée. Selon eux, cette aide incite à la consommation alors qu'**il faudrait inciter à la sobriété et aux changements d'habitude**. Ils suggèrent d'orienter les sommes budgétées sur l'extension des transports en commun, en particulier sur les zones peu denses, et sur les solutions permettant d'assurer à chaque habitant devant entrer dans la ZFE pour des raisons professionnelles, de loisir, ou de service une mobilité acceptable en coût et en durée.

PERSONNES ÉLIGIBLES AUX AIDES FINANCIÈRES

Une majorité estime que ces aides au renouvellement devraient être **réservées à ceux qui ne peuvent pas se reporter vers d'autres modes de déplacement**, pour des raisons diverses (conditions physiques, contraintes familiales, absence de trajet alternatif en transport en commun, etc.), tout l'enjeu étant de parvenir à objectiver ces difficultés. Un habitant propose par exemple que, si l'itinéraire proposé par les calculateurs conduit à un temps de trajet supérieur de plus de 25% au temps du même trajet réalisé en voiture, ce dernier pourrait être jugé non réaliste.

De nombreux contributeurs pensent que ces aides ne devraient pas être ouvertes à tous, mais devraient **être conditionnées à un certain niveau de revenu**. Certains alertent toutefois sur la nécessité de permettre aux **classes moyennes d'en bénéficier**. Ils estiment que les conditions de revenus fixées par l'Etat pour accéder à la prime à la conversion sont trop restrictives par exemple. Ils souhaiteraient également que d'autres critères puissent être pris en compte, comme par exemple le nombre d'enfants à charge, ou que l'aide puisse être majorée s'il s'agit du seul

véhicule du foyer.

Les contributeurs rappellent qu'il existe un enjeu fort d'accompagnement des **habitants des territoires ruraux ou périurbains devant se rendre fréquemment dans le périmètre de la ZFE-m** et pour lesquels aucune alternative crédible de mobilité n'existe. Pour autant, certains souhaiteraient que les aides de la Métropole soient réservées aux habitants du territoire, estimant qu'il n'est pas de son ressort d'accompagner les habitants des territoires voisins.

En ce qui concerne l'**éligibilité des ménages en fonction de leur origine géographique**, les propositions suivantes ont ainsi émergées :

- Aides réservées aux habitants de la Métropole
- Personnes résidant en dehors de la Métropole mais travaillant dans le périmètre
- Personnes résidant en dehors de la Métropole mais travaillant dans le périmètre et n'ayant pas accès à une offre compétitive de transport en commun.

MONTANTS DES AIDES FINANCIÈRES

De nombreux contributeurs estiment que le prix d'achat d'un véhicule neuf à faibles émissions (électrique, hybride, GPL) excède de très loin leurs capacités d'investissement, et que l'offre sur le marché de l'occasion est à ce jour trop limitée. Les aides envisagées par la Métropole pour limiter le reste à charge des ménages sont jugées **insuffisantes pour leur permettre de se projeter dans l'achat de ce type de véhicules**. Certains alertent également sur le fait que les coûts d'entretien des véhicules faibles émissions sont plus élevés que ceux des véhicules thermiques, et que ce surcoût devrait être pris en charge dans le calcul du montant d'aide proposé.

De rares contributeurs estiment que, dans la mesure où le remplacement de leur véhicule leur est imposé, ce dernier devrait être entièrement financé par la collectivité.

Certains estiment que les entreprises du territoire devraient être mises à contribution pour financer ces aides au renouvellement de véhicules, dans la mesure où ces derniers sont fréquemment utilisés pour les déplacements pendulaires domicile – travail.

VÉHICULES ÉLIGIBLES AUX AIDES AU RENOUELEMENT

En ce qui concerne les critères d'éligibilité des véhicules, plusieurs idées ont émergé :

- Accompagner uniquement le renouvellement des véhicules utilisés à des fins professionnelles (infirmiers, artisans, etc.)
- Conditionner l'aide à des critères de poids, de prix et de puissance du véhicule
- Rendre les véhicules rétrofités éligibles aux aides (notamment lorsque les propriétaires ont investi pour modifier leurs véhicules et les adapter à leurs usages, cas des véhicules des personnes à mobilité réduite par exemple)
- Rendre les véhicules classés Crit'Air 1 éligibles aux aides (véhicules gaz, véhicules hybrides rechargeables, essence Euro 5 et 6 immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2011) ;
- Rendre les véhicules classés Crit'Air 2 éligibles aux aides (essence Euro 4 immatriculés entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010, Diesel Euro 5 et 6 immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2011)
- Rendre les véhicules fonctionnant au biogazole éligibles aux aides
- Rendre les véhicules hybrides rechargeables inéligibles aux aides (l'offre actuelle des véhicules hybrides rechargeables est constituée majoritairement de SUV ou de véhicules sur-motorisés avec de très fortes puissances moteurs).

Pour certains, il semblerait juste de **valoriser les ménages qui ont fait ou feront le choix de se passer d'un véhicule personnel**. Une **prime à l'abandon d'un véhicule** permettrait ainsi de valoriser et d'inciter ces comportements vertueux. Certains souhaiteraient également qu'ils puissent être valorisés ceux qui ont **façonné leur mode de vie** pour pouvoir justement se passer d'un véhicule personnel.

MODALITÉS DE VERSEMENT DES AIDES

Les contributeurs plaident pour la mise en place de critères d'éligibilité et d'une procédure de demande d'aide **simple et compréhensible**. La diversité des interlocuteurs, le nombre et la complexité des démarches administratives à mener, les délais de réponse et de versement des aides sont en effet des facteurs qui risquent de décourager les personnes pouvant bénéficier de ces aides et les rendre, dans une certaine mesure, ineffectives. Ils souhaiteraient enfin savoir si les aides seront calculées individuellement, par foyer ou par véhicule.

Exemples de propositions ayant émergé au cours de la concertation :

- Prêt à taux zéro avec remboursement sur les économies de carburant ;
- Participation financière pour deux locations de véhicules par an pour les trajets de vacances, pour accompagner les ménages qui auront fait le choix de se séparer de leur véhicule au quotidien ;
- Rachat par la Métropole d'une flotte de véhicules électriques d'occasion à fournir aux personnes devant renouveler leurs vieux véhicules : soit échange, soit avec un financement moindre pour l'acquéreur
- Conditionner l'aide pour achat de véhicule électrique à un investissement dans une centrale photovoltaïque, pour favoriser l'approvisionnement du véhicule en électricité renouvelable.

2.5.1.2. LES AIDES FINANCIÈRES AU REPORT MODAL

Pour de nombreux contributeurs, la ZFE représente une opportunité de repenser nos mobilités, en privilégiant des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (quand bien même sera-t-elle à faibles émissions). Les mobilités actives (marche, vélo), l'autopartage, le covoiturage, les transports en commun sont autant de modes de déplacement à promouvoir, à renforcer, à structurer pour repenser l'emprise de la voiture sur nos modes de déplacement traditionnels.

Pour certains, des aides financières devraient être proposées pour accompagner le report modal, et ces dernières devraient être prioritaires aux aides au renouvellement des véhicules.

La Métropole pourrait ainsi accompagner le financement à :

- **Un abonnement à différents services de mobilité** : transports en commun, vélos en libre-service, service de location longue-durée de vélos, service de covoiturage, d'autopartage, etc.
- **L'achat / la location / la réparation de vélos** :
 - Aides à l'achat de vélos classiques, vélos pliants, vélos cargos ou vélos à assistance électrique
 - Prêts à taux zéro pour l'achat de vélos classiques, vélos pliants, vélos cargos ou vélos à assistance électrique
 - Aides à l'achat d'accessoires vélos, comme les remorques
 - Aides pour des réparations de vélos (en complément du dispositif national « coup de pouce vélo »)

De nombreux contributeurs estiment juste que ces aides soient conditionnées à un certain niveau de revenu.

De nombreuses contributions ont porté sur la proposition de tarifs plus attractifs, en particulier pour les groupes et les familles pour lesquels il est pour l'heure plus avantageux financièrement de se déplacer en voiture. Certains souhaiteraient également que soient proposés des tarifs préférentiels aux parkings relais pour ceux qui utilisent un aller-retour en transports en commun, avec une offre avantageuse pour les groupes. Pour garantir une offre de mobilité aux populations défavorisées, le SMMAG met en œuvre depuis longtemps des politiques tarifaires adaptées. La tarification solidaire correspond à l'octroi de réductions tarifaires à des catégories de personnes considérées comme vulnérables. Le système de tarification solidaire est basé sur les revenus (et le quotient familial en particulier) et la composition de l'ensemble du foyer et fonctionne selon un principe de progressivité des niveaux de réduction. Certains seraient favorables à une plus grande progressivité de ces niveaux.

En particulier, la question de la gratuité des transports en commun a été soulevée à de nombreuses reprises, et a divisé l'opinion.

Pour une majorité des contributeurs, la gratuité des transports en commun devient un impératif pour favoriser fortement le report modal et lutter contre la pollution automobile, et constitue un préalable d'acceptabilité à la ZFE. Certains estiment que la gratuité pour tous permettrait d'abandonner les tarifs sociaux jugés non adaptés, car stigmatisants.

La Convention citoyenne pour le climat souhaite ainsi « renforcer et rendre plus performantes les infrastructures de transport collectif : œuvrer au niveau départemental et régional afin de permettre une politique novatrice de gratuité de mobilités collectives incluant les communautés de communes du bassin grenoblois » (action prioritaire

3.6.1)⁸. La Convention citoyenne pour le climat souhaite également voir mettre en place une vignette payante pour circulation en ZFE. « *Les recettes collectées grâce à cette réglementation permettront de financer la gratuité des transports en commun* » (action non prioritaire 3.3.6)⁹.

Différentes modalités ont été proposées pour instaurer cette gratuité des transports en commun :

- Gratuité des TC pour tous
- Gratuité des TC pour les étudiants / jeunes jusqu'à 25 ans
- Gratuité des TC pour les personnes âgées
- Gratuité des TC pour les familles avec enfants
- Gratuité des TC pour les salariés qui se rendent à leur travail (un aller/retour par jour).

Certains se prononcent favorablement à une mise en œuvre progressive de la gratuité, en débutant par une période de test le week-end.

D'autres estiment qu'une **gratuité des transports en commun serait nécessairement financée par une hausse des impôts locaux**, ce qu'ils jugent injuste dans la mesure où les usagers de passage (et notamment les touristes) ne contribueraient pas au financement.

Certains estiment également que la gratuité des transports en commun ne suffira pas à faire changer les comportements de mobilité, notamment pour les CSP+ qui ne recourent pas aux transports en commun pour des raisons autres que financières.

En ce qui concerne les critères d'éligibilité des aides vélos, plusieurs idées ont émergé :

- Plafonner le prix d'achat des vélos
- Ne rendre éligible que les vélos adaptés à la mobilité urbaine.

Enfin, pour faire des ZFE-m des opportunités pour repenser la centralité de la voiture individuelle dans l'organisation de nos mobilités, de nombreux contributeurs souhaiteraient étendre à l'ensemble de l'offre de services de mobilité **le principe de la tarification solidaire**, déjà en vigueur pour les transports en commun.

De nombreux contributeurs indiquent que, si les aides aux offres de mobilité alternatives apparaissent indispensables pour favoriser massivement leur recours, elles doivent s'accompagner de :

- Investissements structurants sur certains aspects jugés insuffisants aujourd'hui : densification de l'offre de transports en commun, des itinéraires cyclables, expérimentation de nouvelles modalités de transport en commun (autopartage, transport à la demande, etc.)
- Une plus grande facilité à combiner différents modes de transports, en renforçant massivement l'offre de parkings relais (P+R), en proposant une tarification plus incitative
- L'organisation d'un partage de l'espace public harmonieux et sécurisant pour les différents modes de transport (piétons, vélos, trottinettes, voitures et transports en commun)

2.5.1.3. ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ AU REPORT MODAL

Pour certains contributeurs, il apparaît indispensable de **penser un accompagnement humain** des personnes qui devront chercher dans l'offre de transports alternative à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, autopartage, covoiturage, etc.) des solutions pour se déplacer et combiner différents modes de transport. Pour certains, cet accompagnement humain est essentiel pour les personnes peu connectées, notamment les personnes âgées, pour les aider à identifier les alternatives à leurs modes de transport habituels. Certains alertent sur les conditions pratiques d'organisation de ces rendez-vous de conseil en mobilité, en précisant que ces derniers devront pouvoir être organisés en soirée, sur la pause méridienne ou encore le samedi. Certains seraient également favorables à la tenue de rendez-vous à leur domicile.

Concernant les contours de la mission confiée au conseiller en mobilité, certains souhaiteraient savoir si **l'instruction des dossiers de demandes d'aides** pourrait relever de leur mission, pour en faciliter le recours. Certains estiment que les conseillers pourraient également avoir un rôle d'information sur la ZFE et les aides existantes, en allant à la rencontre des habitants (et notamment des publics les plus fragiles) pour les encourager à

⁸ Adoption comme action prioritaire par vote Oui : 57,8 % ; Non : 32,5 % ; Blanc : 9,7 %

⁹ Adoption comme action non prioritaire par vote Oui : 51,8 % ; Non : 44,7 % ; Blanc : 3,5 %

solliciter la prestation de conseil en mobilité (à la sortie des écoles, dans les Maisons des Habitants (MDH), aux sièges des associations, etc.).

Pour certains, le conseiller doit pouvoir **programmer plusieurs rendez-vous et établir un programme d'accompagnement** à partir d'une première discussion avec la personne concernée. Des points réguliers et objectifs associés seraient proposés. Le conseiller pourrait proposer aux particuliers de s'inscrire dans des challenges de mobilité. Une fois la transition de mobilité faite, des suivis pourraient être prévus pour assurer la pérennité de cette transition et faire face à de nouvelles complexités émergentes (accident, nouvel enfant, changement de travail, de domicile etc.).

Pour certains, **un outil numérique permettant d'identifier les itinéraires les plus adaptés**, en combinant différents modes de transport, et d'estimer le temps de trajet, serait plus adapté à leurs besoins.

Pour d'autres, **cet accompagnement n'est pas indispensable** : ils estiment que les alternatives à la voiture sont connues. Elles ne sont pas utilisées par méconnaissance de l'offre, mais car peu d'alternatives de mobilité, au moins aussi désirables que la voiture, ne se présentent de manière évidente aux automobilistes. Ils estiment ainsi que le renforcement des solutions de mobilité alternatives à la voiture est un préalable indispensable à la mise en œuvre de la ZFE.

Les particuliers devraient pouvoir **identifier les alternatives possibles de manière autonome** pour leurs déplacements, avec des outils d'autodiagnostic et de simulation d'itinéraires multi modaux en ligne.

2.5.2. Repenser nos mobilités

Il s'agit du sujet qui provoque le plus d'inquiétude : comment pourrais-je conserver demain la mobilité dont j'ai besoin pour mes activités professionnelles, de loisirs, ou de services ?

Le renforcement des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle est une priorité. Certains habitants souhaiteraient également voire réduite de façon drastique la place de la voiture en ville, et notamment l'emprise des voitures dans l'espace public (voiries, stationnement).

SOBRIÉTÉ DANS LES DÉPLACEMENTS

Partant du constat que les distances parcourues sont un déterminant fort des consommations d'énergie et des émissions de polluants de la mobilité, la baisse de ces distances est généralement perçue positivement.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Agir sur les politiques d'emploi (proximité recherchée à l'embauche, télétravail, changement du site de rattachement des employés pour les employeurs multi-sites, etc.)
- Faciliter les déménagements pour les rapprochements domicile-travail (frais de notaires réduits)
- Coordonner les interventions des auxiliaires de vie par secteurs (exemple : une seule intervient pour plusieurs personnes dans un même immeuble), pour limiter les trajets
- Restaurer et valoriser la nature en ville, développer des espaces publics urbains pour une meilleure qualité de vie en ville et attractivité du centre urbain.

DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

De nombreux contributeurs se plaignent de **la faible attractivité des transports en commun**, en particulier **dès qu'on s'éloigne du cœur de métropole** : ils sont trop longs, trop chers, inconfortables (saturation aux heures de pointe) avec des fréquences inadaptées, et il est souvent plus facile, plus souple, et plus rapide d'utiliser sa voiture. Les transports en commun sont jugés peu adaptés pour transporter de gros volumes, ou des charges lourdes, ou se déplacer avec des enfants en bas âges. Des usagers font part de problématiques d'insécurité dans certains quartiers, notamment pour les femmes seules et les personnes âgées.

Avec la mise en place de la ZFE, des doutes sont exprimés sur **la capacité du réseau de transports en commun à absorber la hausse de fréquentation**.

De nombreux contributeurs demandent que **soit renforcée la fréquence des trains et bus sur les lignes existantes et que soit élargie la plage horaire**, pour les personnels à horaires décalés ou pour les sorties en soirée.

Des demandes ont été formulées pour la création de nouvelles lignes de transports en commun :

- Renforcer les offres dans les principaux axes du « Y grenoblois »
 - Axe Grenoble – Voiron
 - Axe Grenoble – Crolles
 - Axe Grenoble – Vif
- Renforcer la desserte de certaines communes (Vizille, Eybens, Seyssinet-Pariset, etc.)
- Développer les transports intercités sans passer par Grenoble
- Développer les liaisons câbles entre les villages de moyenne montagne et les gares de la vallée

La création trop lente d'infrastructures de transport collectif est souvent pointée : attente sur un véritable RER grenoblois, sur des bus en site propre sur les voiries supérieures à 2 voies, etc., et **n'est pas compatible avec la temporalité de mise en œuvre de la ZFE**.

De nombreux contributeurs souhaiteraient qu'**une priorité soit donnée à l'amélioration des infrastructures de transports en communs et des modes actifs** plutôt qu'aux aménagements routiers dans l'orientation des budgets.

DÉVELOPPER LES AMÉNAGEMENTS ET LES SERVICES VÉLO

Les questionnements principaux sur l'usage du vélo se rapportent aux enjeux de sécurité et d'infrastructures : **Comment développer le réseau cyclable, notamment en améliorant les continuités cyclables ? Comment accroître la sécurité des aménagements (voiries et parkings) et des usagers ?**

De façon générale, beaucoup de contributions convergentes pour demander de :

- Améliorer l'entretien des réseaux cyclables existants
- Développer le réseau cyclable, surtout dans le périurbain, et améliorer les continuités cyclables
- Accroître la sécurité des aménagements (voiries et parkings) et des usagers
- Renforcer l'offre de stationnement sécurisé
- Développer les points de recharge pour vélo électrique, notamment à proximité des commerces
- Elargir le périmètre d'utilisation des trottinettes et vélos en free-floating

L'amélioration du civisme réciproque entre automobilistes et cyclistes et piétons est souhaitée, avec une demande de sanctionner davantage les infractions au code de la route qui entachent la cohabitation vélo-voitures.

De nombreux contributeurs souhaiteraient qu'**une priorité soit donnée à l'amélioration des infrastructures de transports en communs et des modes actifs** plutôt qu'aux aménagements routiers dans l'orientation des budgets.

FAVORISER LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

Différentes offres se développent pour proposer un usage plus partagé de la voiture, sous des formes variées : en partageant le véhicule, avec l'autopartage ; en partageant les trajets avec le covoiturage et l'autostop ; par le transport à la demande, les taxis et VTC.

Il importe que ces services ne reposent pas exclusivement sur des systèmes de réservation ou de paiement en ligne, ceux-ci décourageant leur usage par les personnes auxquelles ils pourraient apporter des solutions ajustées à leurs besoins de mobilité.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- **Développer le covoiturage :**
 - Mieux penser et cordonner le covoiturage à l'échelle de la Grande Région Grenobloise
 - Développer des plateformes de covoiturage pour les activités de loisir
 - Mettre en place des voies réservées pour les véhicules en covoiturage
 - Renforcer le réseau de lignes Covoit+
- **Développer l'autopartage :**
 - Encourager l'autopartage en « clubs » et l'autopartage privé
 - Développer les flottes Citiz et Dott sur le périmètre de la future ZFE

- Proposer des prix plus attractifs d'abonnement à Citiz (ce service doit être plus compétitif qu'un véhicule individuel)
- Intégrer dans la flotte de véhicules Citiz des utilitaires pour transporter des charges lourdes, se rendre en déchetterie, etc.
- Mettre à disposition des véhicules électriques légers pour les métiers d'aide à domicile et les infirmiers
- **Développer l'offre de taxis / transport à la demande :**
 - Développer les transports à la demande (rien n'existe actuellement au-delà de 19h), notamment pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien (se rendre à un rendez-vous médical, faire ses courses, etc.)
 - Renforcer l'offre de taxis ambulance
 - Proposer des tarifs avantageux de taxi :
 - En dehors des horaires des transports en commun
 - En particulier pour les travailleurs en horaires décalés
 - Pour des groupes, pour favoriser la mutualisation des déplacements
- **Mettre à contribution les entreprises pour favoriser une mobilité plus propre de leurs salariés :**
 - Mettre en place des navettes employeurs pour véhiculer les salariés jusqu'à leur lieu de travail
 - Développer des flottes d'entreprises, pour les besoins de mobilité professionnels, notamment aux horaires où l'offre de transport en commun est peu développée ;
 - Créer des « chèques mobilité » comparables aux chèques restaurant, utilisables pour financer des services de transport à la demande.
- **Faciliter les départs en vacances pour les habitants qui auraient fait le choix de se passer de voiture :**
 - Financer un service de supplément bagages pour les voyages en train
 - Financer une offre de transport à la demande pour réaliser les derniers kilomètres depuis une gare ferroviaire pour se rendre sur son lieu de vacances.

COMBINER LES MODES DE TRANSPORT, FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Un des principaux enjeux en termes de mobilité est de **garantir la continuité des itinéraires et l'intermodalité entre les différents modes de transport**. Les automobilistes ne se reportent vers des modes alternatifs à la voiture particulière que s'il existe des solutions de mobilité réellement concurrentielles à cette dernière. Si ces modes alternatifs ne sont pas correctement chaînés, la pénibilité des correspondances font qu'ils ne sont pas assez attractifs pour concurrencer l'automobile individuelle.

Les habitants sont nombreux à mentionner une **saturation de certains parkings relais** avant même la mise en œuvre de la ZFE. Pour eux, accroître le nombre et la capacité des parkings relais est un prérequis pour permettre aux usagers venant de l'extérieur de laisser leur véhicule aux abords de la ZFE.

Des remarques sont par ailleurs formulées sur les **modalités de fonctionnement des parkings relais** :

- L'impossibilité de stationner un véhicule sur plusieurs jours pose problème, notamment pour les parkings relais à proximité de la gare en cas de déplacements professionnels de plusieurs jours ;
- Les habitants souhaiteraient des coûts de stationnement plus attractifs pour les groupes. Il y a quelques années, il était possible d'obtenir un billet TAG A/R jusqu'à 5 personnes pour le coût du stationnement ;
- Les parkings relais ne sont pas jugés suffisamment sécurisés pour certains répondants.

La fermeture du parking de la grande Esplanade, qui sera requalifié et végétalisé, interpelle de nombreux répondants qui souhaiteraient que leur soit proposé une solution de stationnement alternative à cet endroit.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

Intermodalité :

- Autoriser les vélos dans les bus et les trams et à toute heure
- Développer une billettique interopérable (possibilité de charger plusieurs titres de transport appartenant à différents gestionnaires de réseaux sur un même support)

Parkings relais :

- Agrandir / développer les parkings relais en périphérie de la ZFE 13 communes (point d'attention pour les communes de Meylan, La Tronche et le parking de l'Esplanade à Grenoble qui va disparaître)
- Développer une offre de stationnement plusieurs jours dans les parkings relais
- Proposer des tarifs longue durée
- Proposer des tarifs attractifs pour les groupes
- Sécuriser les parkings relais, notamment la nuit
- Proposer des places pour les deux-roues dans les parkings relais
- Mettre à disposition des véhicules propres au départ des parkings relais, notamment pour les professions assurant des services à domicile.

GARANTIR LA SÉCURITÉ POUR TOUTES ET TOUS, LE CIVISME ET LA COHABITATION ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS

Comment faire face à cette multiplication des modes face à un réseau viaire contraint ? À travers la question du partage de la rue et des choix d'urbanisme, les intérêts de chacun se confrontent.

Un enjeu soulevé est de trouver des solutions pour **garantir la sécurité, le civisme et la cohabitation harmonieuse des usagers** à l'intérieur et entre les différents modes de transports.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Revoir la réglementation pour la circulation des engins motorisés (trottinette électrique, skateboard ...)
- Communiquer auprès des automobilistes pour leur rappeler qu'ils doivent cohabiter avec les modes actifs (vélo, marche à pieds)
- Ne pas autoriser les piétons à circuler sur les pistes cyclables.

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES CARBURATIONS ALTERNATIVES

La capacité d'avitaillement des différentes énergies (électricité, gaz) est un facteur déterminant dans la capacité à faire évoluer le parc de véhicules et s'adapter à la réglementation ZFE. La couverture du territoire en bornes de recharge électriques et stations GNV (gaz naturel pour véhicules) évolue rapidement.

Pour autant, certains habitants estiment que **le nombre de bornes de recharge électriques disponibles dans l'espace public est insuffisant** pour répondre à la hausse des besoins (en voirie ou dans les parkings). Ils considèrent que **les tarifs pratiqués sont trop élevés**, et ne favorisent pas le déploiement du véhicule électrique, *a fortiori* pour les habitants qui n'ont pas de solution alternative de recharge à domicile.

En effet, **un enjeu d'accès à la recharge existe pour les habitants et les professionnels qui ne disposent pas de places de stationnement dédiées**. Certains ont accès à des cours ou des parkings collectifs, mais rencontrent des difficultés d'équipement en points de charge.

Certains souhaiteraient enfin voir se développer **une offre de recharge rapide à proximité des grands axes routiers**, pour favoriser la recharge de réassurance au cours de la journée.

L'itinérance de la recharge est également pointée comme une faiblesse du réseau existant : il est ainsi jugé complexe pour l'utilisateur d'un véhicule électrique, titulaire d'un abonnement au service Alizé, d'accéder directement à la recharge et au paiement du service sur les réseaux et stations de recharge à l'échelle de la grande région grenobloise.

Exemples de propositions formulées au cours de la concertation :

- Augmenter le nombre de bornes disponibles dans l'espace public (en voirie et dans les parkings)
- Proposer une tarification plus incitative dans les bornes publiques (alignée sur le coût d'une recharge à domicile)
- Développer une offre de recharge rapide à proximité des grands axes routiers
- Alimenter les bornes de recharge avec de l'électricité renouvelable
- Mettre en place une aide à l'équipement des immeubles en bornes de recharge
- Faciliter l'itinérance de la recharge à l'échelle de la grande région grenobloise
- Développer les stations GNV et GPL

FAVORISER UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

La demande liée au e-commerce et à la vente à distance a fortement augmenté ces dernières années, notamment depuis la crise Covid, si bien que mécaniquement, les nuisances (bruit, pollution...) progressent. Pour enrayer cette dynamique, certains seraient favorables à **un encadrement plus fort de ces pratiques par la puissance publique.**

Des contributeurs ont pris la parole pour dénoncer l'abandon du transport des marchandises par le train pour la moyenne et la longue distance, au profit de la route. « *Au niveau national et autant que possible : les camions sur les trains et les trains jusqu'aux usines !* »

La livraison en vélo cargo est en plein essor dans les centres urbains, où ce mode de déplacement présente de nombreux atouts (circulation et stationnement plus aisés qu'en camionnette, nuisances réduites, accès aux zones piétonnes, etc.). Sur la courte distance, **la cyclo-logistique (livraison par des vélo cargo) est à développer dès que cette alternative est pertinente.**

Afin de limiter les déplacements individuels à la déchetterie, il a également été proposé de mettre en place un service de ramassage régulier des encombrants et des déchets verts dans toutes les communes de la ZFE.

2.6. Contributions et enseignements relatifs à l'interdiction des deux-roues motorisés

Les participants étaient invités à répondre à la question suivante : « **Les deux-roues motorisés (motos, scooters) les plus polluants doivent-ils être interdits au même titre que les voitures particulières ?** »

Une majorité des contributeurs qui se sont exprimés sur la question **(72%)¹⁰ souhaiterait que les deux-roues motorisés soient concernés par les restrictions de circulation** au même titre que les voitures. Il s'agit en effet pour eux d'une question d'équité et de cohérence de traitement entre les usagers de la route. Pour certains, intégrer les deux-roues motorisés dans la contrainte pourrait permettre de réduire le trafic dans le centre-urbain, et les nuisances sonores associées. Pour certains, la limitation du trafic de deux-roues motorisés devrait également permettre de faciliter la cohabitation entre les modes de transports.

Certains rappellent que de nombreuses alternatives de mobilité existent dans le périmètre de la future ZFE. Les usagers des deux roues ne rencontrent *a priori* pas de difficulté à se reporter vers ces solutions alternatives, dans la mesure où ils ne transportent pas d'outils, de courses, d'enfants, etc., des situations qui peuvent parfois rendre la voiture indispensable.

Pour certains, inclure les deux-roues motorisés dans la contrainte permettrait **d'éviter le report d'une partie des automobilistes** dont le véhicule ne pourrait plus circuler dans la ZFE vers la moto ou le scooter, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter le trafic et les nuisances associées.

Pour près d'un tiers des contributeurs qui se sont exprimés sur le sujet **(28%), il n'est au contraire pas pertinent d'inclure les deux-roues motorisés** dans les restrictions de circulation. Ils estiment en effet que ces véhicules sont adaptés à la mobilité d'une personne seule (d'un point de vue économique notamment), et permettent de réduire l'autosolisme. Ces véhicules de petit gabarit sont moins émetteurs que les voitures (émissions à l'échappement et hors échappement), prennent moins de place sur l'espace public, et contribuent à fluidifier le trafic et réduire la congestion, ce qui a un effet positif sur les émissions de polluants.

Concernant plus particulièrement les motos, certains rappellent que leur usage est majoritairement récréatif, et s'effectue en dehors de la métropole, sur une période de temps limitée (mai à septembre).

Enfin, ils estiment que le choix du législateur de ne pas inclure les deux-roues motorisés dans le schéma de restriction minimal à respecter (Loi Climat et Résilience) devrait être suivi.

¹⁰ 218 contributions recueillies sur la plateforme participative sur ce sujet.

2.7. Contributions relatives aux suites de la concertation

Les habitants ayant participé aux trois ateliers dédiés à la démarche d'accompagnement souhaitent que l'on continue d'associer les habitants à la définition des mesures d'accompagnement à mettre en place.

Le processus semble avoir été apprécié de la part des habitants qui y ont porté de l'intérêt et y ont consacré du temps : la majeure partie du groupe a participé de façon assidue et constructive aux ateliers. Pour autant, il est probable que les mesures d'accompagnement ne soient pas entièrement satisfaisantes dans un premier temps, et qu'il soit nécessaire de les réajuster en avançant. La métropole de Grenoble compte parmi les précurseurs en matière d'application de la mesure ZFE. Même si la ZFE est déjà une réalité dans certaines villes, il est encore tôt pour faire le bilan et en déduire l'ensemble des bonnes ou mauvaises pratiques associées.

Cette démarche d'écoute du terrain pourrait ainsi être poursuivie suite à l'entrée en vigueur de la ZFE afin de tester et d'évaluer les dispositifs d'accompagnement qui seront proposés et de les améliorer au fil de l'eau. Il est important de continuer d'inclure les habitants dans cette démarche et de solliciter leurs idées et leurs retours. Pour eux, la capacité de réaction et d'adaptation de la métropole sera une des clés de la réussite des solutions d'accompagnement.

Par ailleurs, le partage des bonnes pratiques à l'échelle nationale et européenne, entre villes et territoires ayant mis en place une ZFE leur semble également à développer pour capitaliser et répliquer les actions vertueuses.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU DÉPARTEMENT ET DES TERRITOIRES VOISINS

3.1. Contributions relatives au principe de la ZFE, à son opportunité et à ses impacts

3.1.1. Le principe de la ZFE

L'intérêt d'obtenir une meilleure qualité de l'air dans le but d'améliorer la santé publique est rappelé par le Département et les territoires voisins. Pour autant, la manière d'y parvenir suscite débats.

Certains observent que la qualité de l'air s'améliore depuis quelques années, cela pour différentes raisons dont le remplacement progressif et naturel des véhicules les plus anciens, et une certaine évolution dans l'usage d'automobile. Le Pays Voironnais et la Communauté de Communes du Grésivaudan estiment que « *l'impact du coût de l'énergie et plus particulièrement des carburants va encore amplifier ce phénomène* », et notent une forte croissance de la fréquentation des transports en commun, du covoiturage et des mobilités douces sur leurs territoires.

Le Pays Voironnais et la Communauté de Communes du Grésivaudan indiquent que, en termes de santé publique, l'impact des particules fines est très supérieur à celui du dioxyde d'azote et concerne par sa diffusion une population beaucoup plus large. Pour améliorer la qualité de l'air, et réduire en particulier les émissions de particules fines, la limitation de l'impact du chauffage individuel au bois et la lutte contre les infractions à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets sont pointées comme plus urgentes et plus efficaces.

Le fait que la ZFE encourage le renouvellement du parc vers des véhicules électriques pose question. Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté interroge « *la pertinence du « tout » électrique. D'une part, les tensions sur la production d'électricité sont fortes et l'envolée des tarifs semble hors de contrôle. D'autre part, les débats [sont nombreux] concernant l'impact carbone réel des véhicules électriques depuis leur fabrication jusqu'à leur fin de vie* ».

3.1.2. Calendrier et ambition de la ZFE

Comme pour le grand public, la ZFE apparaît comme l'obligation d'un changement soudain et significatif. Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté indique ainsi que « *en dépit d'un objectif final tout à fait louable qu'il ne s'agit pas de remettre en cause – le principe même de la ZFE excluant une part non négligeable du parc automobile actuel, ne manque de poser question et d'inquiéter* ».

Une inquiétude est exprimée sur la temporalité de mise en œuvre de la ZFE. Le calendrier est jugé par certains comme trop ambitieux et contraignant. Ainsi, pour le Département de l'Isère, « *si l'objectif de la ZFE n'est pas contestable en matière de lutte contre la pollution émise par le trafic routier, on peut néanmoins s'interroger sur le calendrier de mise en œuvre extrêmement contraint et de son impact pour les habitants et les entreprises de l'Isère* ». La Communauté de Communes Bièvre Isère craint une application « *brutale* » de la ZFE.

Certains territoires seraient favorables à un report de l'application de la ZFE afin de permettre le développement complet de solutions de mobilité alternatives à la voiture. La Communauté d'agglomération du Grésivaudan déplore ainsi « *que le législateur n'ait pas attendu le développement du ferroviaire et de services express adaptés* » avant d'imposer la mise en œuvre des ZFE, tandis que le Département de l'Isère demande « *un report général de 3 ans* » de l'application des mesures prévue par la ZFE, afin de permettre une mise en place « *apaisée* ».

3.1.3. Impact sur les territoires voisins et justice sociale

Les territoires sont décrits comme interconnectés et dépendants de la Métropole pour un certain nombre de fonctions (commerce, emploi, santé, culture, éducation...). L'accès à la Métropole est une obligation impérieuse pour nombre de professionnels et de particuliers.

« Avec 22 500 habitants répartis dans 14 communes, Bièvre Est est dépourvu de véritable centralité puisqu'aucune commune ne dépasse les 3 500 habitants. Pour un certain nombre de services quotidiens, pour l'accès aux loisirs et aux commerces de rang intermédiaire, ainsi que pour les déplacements domicile-travail, les habitants sont contraints de se déplacer en dehors de l'EPCI. » - Communauté de communes de Bièvre Est

Les habitants sont souvent fortement dépendants de la voiture, et le réseau de transport en commun pas forcément suffisant ou efficace.

« La dispersion des flux inhérente au profil rural explique en partie la faible offre en services de transports collectifs performants et le défaut d'infrastructures cyclables maillant le territoire de Bièvre Est. De ce fait, la dépendance à la voiture individuelle est particulièrement élevée. La voiture représente 72 % des déplacements des habitants de la Bièvre (contre 53 % en moyenne sur le périmètre de la grande région grenobloise), et s'élève à 93 % pour les déplacements domicile-travail » - Communauté de communes de Bièvre Est

La question de la justice sociale et de l'équité du projet est un sujet de préoccupation majeur. Le Département de l'Isère indique ainsi que **« dans le contexte actuel de guerre en Ukraine et d'inflation galopante, il est indispensable de veiller à ce que la ZFE ne se transforme pas en zone à forte exclusion et contribue à la création d'une fracture sociale et territoriale au sein du département tout en sanctionnant le droit à la mobilité de tous les Isérois. »**

Le Département indique ainsi que **« l'application de la ZFE devra être compatible avec le bon fonctionnement de l'activité économique et sociale, notamment pour les déplacements professionnels et par le maintien à tous de l'accessibilité à l'emploi, aux soins et à l'accompagnement social ».**

Les territoires alertent sur le fait que la mise en place de la ZFE devra s'attacher à garantir un accès pour tous aux fonctions métropolitaines essentielles : santé, éducation, travail, culture, loisirs et commerce.

3.1.4. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public

Les territoires voisins pointent un faible niveau d'information des populations sur le projet de ZFE, pour l'instant, et donc la nécessité de prévoir une communication à l'échelle de la grande région grenobloise.

« Les habitants de Bièvre Est ne se sentent pas encore véritablement concernés par la mise en place de la ZFE. Or, leur quotidien sera forcément impacté. Ainsi, afin d'adapter l'information et de renforcer la communication, les messages et les outils de diffusion doivent être élaborés pour une échelle plus large correspondant à la grande région grenobloise. » - Communauté de communes de Bièvre Est

3.1.5. Articulation de la ZFE avec d'autres dispositifs

La Communauté de Communes de l'Oisans insiste sur la nécessité de conduire le dispositif ZFE en cohérence avec d'autres actions de fluidification de la circulation en direction de son territoire, pour limiter les phénomènes de congestion et les nuisances associées (et notamment les émissions de polluants).

3.2. Réponse aux 5 questions posées dans la concertation

3.2.1. Question n°1 : LES HORAIRES

La majorité des territoires voisins s'exprime en faveur d'une ZFE non permanente, avec notamment les arguments suivants :

- La possibilité de circuler le soir ou la nuit, le week-end lorsque l'offre de transport en commun est la plus faible ou inexistante ;
- La possibilité de circuler en soirée pour permettre une forme d'accessibilité pour les familles et les relations sociales

Les modalités de fonctionnement envisagées sont les suivantes :

- **Une ZFE active seulement du lundi au vendredi** (Pays Voironnais, Communauté de Communes du Grésivaudan, Communauté de Communes Bièvre Isère, Communauté de Communes de l'Oisans, Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté)
- **Une ZFE active seulement sur certains horaires :**
 - 6h – 20h (Communauté de Communes Bièvre Isère)
 - 7h – 19h (Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté)
 - Non active en soirée (Communauté de Communes de l'Oisans)
 - Modulations horaires (sans précisions) (Communauté de Communes de la Matheysine)

Seule la Communauté de communes de Bièvre Est s'exprime en faveur d'une ZFE permanente. « L'instauration de modalités particulières concernant les horaires paraît complexe à mettre en œuvre sur le plan pratique. Par ailleurs, l'atteinte des principaux objectifs de la ZFE, à savoir la diminution des émissions de polluants et l'incitation au report modal, se verrait freinée par ce type d'ajustement. »

3.2.2. Question n°2 : LES DÉROGATIONS

Les dérogations suivantes ont été argumentées :

- Les motifs de déplacements impérieux ou non réalisables autrement :
 - Rendez-vous de santé (hôpitaux et médecins), urgences médicales
 - Les contraintes familiales : aidants familiaux, visite de parents hospitalisés ou en situation de maintien à domicile
 - Pour la réalisation de démarches administratives, notamment lors de la convocation par un service de l'Etat.
- Les véhicules en situation de covoiturage

« Notre territoire accompagne et soutient avec beaucoup de détermination le recourt au co-voiturage afin de réduire drastiquement l'usage de la voiture individuelle. Il nous semble donc particulièrement important de ne pas freiner les usages vertueux en la matière par l'exclusion de véhicules qui ne répondraient pas aux critères de la ZFE » - Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté

« Pour encourager les pratiques de covoiturage, il nous paraît utile de permettre un accès dérogatoire, pour les foyers qui en auraient besoin et qui pourraient justifier de leur pratique régulière de covoiturage » - Communauté de Communes Cœur-de-Chartreuse
- Pour répondre à des contraintes professionnelles ou assurer une continuité de certains services :
 - Véhicules des professionnels du champ social et médico-social
 - Véhicules des travailleurs en horaires décalés

- Véhicules des associations ou fondations reconnues d'utilité publique dédiées notamment à la solidarité
 - Véhicules des activités de l'Économie Sociale et Solidaire
 - Véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées dans le périmètre
 - Véhicules affectés à la distribution des denrées alimentaires en circuit court;
 - Véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public.
- Enfin, quelques situations particulières ne relevant ni de l'impérieuse nécessité, ni du caractère économique avéré pourrait être étudiées :
 - Véhicules dont le propriétaire peut justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important
 - Véhicules de collection.

Les territoires voisins imaginent donc un « pass » permettant d'obtenir un certain nombre de dérogations annuelles pour circuler. Ce « pass » doit s'appliquer aux personnes résidant à l'intérieur comme à l'extérieur de la ZFE. Le nombre de jours devrait être modulé selon que la ZFE est permanente ou pas. La Communauté de Communes Bièvre Isère envisage une trentaine de dérogations annuelles. La Communauté de Communes Massif du Vercors et la Communauté de Communes Cœur-de-Chartreuse envisagent un forfait de 52 accès. Ce pass permettrait notamment aux habitants des territoires voisins de pouvoir accéder à certains lieux ou offres culturels et sportifs présents sur la Métropole (musées, salles de spectacle, salles de sports, etc.).

« Bièvre Isère Communauté ne peut être que favorable à la lutte pour la qualité de l'air. Il n'est cependant pas possible de le faire en excluant socialement, médicalement et économiquement les habitants de nos territoires, c'est-à-dire une partie des isérois et iséroises qui à leur niveau, contribuent à la richesse de Grenoble et sa métropole ».

La Communauté de Communes du Grésivaudan et Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté souhaiteraient que lors des grèves, nationales ou locales, des transporteurs privés ou publics (trains et autobus), l'application de la ZFE soit suspendue.

Des dérogations sont prévues et concernent les véhicules d'administrations et de collectivités territoriales sur lesquelles le Pays Voironnais et la Communauté de Communes du Grésivaudan estiment qu'« on peut légitimement s'interroger ». Ainsi, « Comment expliquer que des personnes précaires se retrouvent contraintes de changer leur véhicule polluant et leurs habitudes de déplacement, et pas le secteur public ? En termes d'exemplarité cela est difficilement concevable. »

Le Département fait valoir que les véhicules du Département et de ses prestataires, nécessaires aux missions de service public, et notamment à l'entretien et à l'exploitation des routes, devront faire l'objet de dérogations :

- Véhicules nécessaires à l'entretien et à l'exploitation routière ;
- Itinéraires de déviation (travaux ou gestion de crise routière) ;
- Véhicules nécessaires aux missions de service public dont les caractéristiques spécifiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule respectant les restrictions fixées.

3.2.3. Question n°3 : LE PÉRIMÈTRE

D'une manière générale, les idées émises se répartissent en 3 thèmes : les grandes voies d'accès à la Métropole, les voies d'accès venant des massifs et territoires voisins ; et l'accès à des lieux particuliers dans la Métropole.

➤ **Les autoroutes et voies rapides qui encerclent la ZFE**

Pour le Pays Voironnais et la Communauté de Communes du Grésivaudan, l'exemption de l'A480 et de la Rocade Sud « diminue à l'évidence l'impact comme la pertinence » de la ZFE.

Pour la Communauté de communes de Bièvre Est, « il apparaît utile d'exclure du dispositif les axes de transit afin de limiter les stratégies d'évitement avec un report sur des axes non adaptés et insuffisamment dimensionnés ».

➤ **Les voies d'accès aux massifs (Vercors, Chartreuse, Belledonne)**

La Communauté de Communes Bièvre Isère estime que « les accès aux massifs montagneux pour les stations de sports d'hiver sont très insuffisants ».

La Communauté de Communes Massif du Vercors souhaiterait ajouter dans le périmètre dérogatoire la descente de massif via Saint-Nizier-du-Moucherotte.

➤ **L'accès à des lieux particuliers dans la Métropole**

Concernant les lieux particuliers qui, selon les territoires voisins, devraient rester accessibles, ils concernent essentiellement :

- Certaines fonctions métropolitaines, notamment la santé : les voies d'accès aux hôpitaux Nord et Sud ; en général l'accès à la ZFE en cas de rendez-vous médical. « *De nombreux cabinets médicaux, radiologiques ou cliniques dans le tissu urbain grenoblois ne sont pas pris en compte à ce jour* » selon la Communauté de Communes Bièvre Isère. La Communauté de Communes Cœur-de-Chartreuse précise que « *en l'absence bien souvent de services de santé spécialisés sur [les] territoires ruraux, il paraît également primordial de permettre l'accès à ces consultations et services spécialisés [aux] habitants et sans limitation* ».
- Les établissements scolaires, universitaires notamment.
- Les infrastructures d'intermodalités, comme :
 - Les parkings relais. La Communauté de Communes Massif du Vercors cite notamment les parking-relais d'Angenières, Seyssinet, Seyssins le Prisme et les éventuels parkings à venir à proximité des descentes du massif.
 - La gare ferroviaire.

3.2.4. Question n°4 : LE DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

Les territoires voisins indiquent que, si des dispositifs apparaissent indispensables pour accompagner les habitants qui doivent se rendre quotidiennement ou ponctuellement dans la Métropole, leur budget ne leur permettra pas (pour beaucoup) d'accompagner financièrement leurs habitants au changement de véhicule.

La Communauté de Communes Bièvre Isère indique que « *les habitants de [ses] communes ne peuvent bénéficier d'aucune aide financière pour changer éventuellement de véhicule* » alors que « *plus de 40% des véhicules sont classés au moins Crit'Air 3* ».

La Communauté de Communes Du Trièves estime que « *la ZFE risque de créer des territoires à deux vitesses : ceux qui ont les moyens d'aider leurs professionnels et leur population à changer de véhicule, et ceux qui n'en n'ont pas les moyens.* » La Communauté de Communes estime que « *cette différence de traitement risque d'entraîner un « dumping » écologique très néfaste pour [son] territoire* ».

La Communauté de Communes Du Trièves souhaiterait ainsi solliciter et faire jouer la solidarité territoriale (région et département) pour permettre une égalité de traitement entre tous les habitants. L'intercommunalité de Matheysine plaide pour la mise en place d'une « *enveloppe départementale d'accompagnement permettant à chaque citoyen, en fonction de ses ressources, de s'adapter à la ZFE.* » La Communauté de Communes Bièvre Est estime également que « *la solidarité territoriale (Région et Département) devra jouer sur ce plan, étant entendu qu'un EPCI comme Bièvre Est n'a pas la capacité financière pour déployer des aides dédiées* ».

Le Pays Voironnais estime que les mesures d'accompagnement proposées en termes de conseil à la mobilité sont certainement pertinentes dans les secteurs urbains mais « *beaucoup moins évidentes à mettre en œuvre dans les secteurs périurbains ou ruraux* ».

Pour la Communauté de Communes Cœur-de-Chartreuse, il apparaît important « *d'accompagner les usagers par un conseil et un accompagnement personnalisé fiable, réactif et facilement accessible, y compris par téléphone. Cet accompagnement porterait particulièrement, pour les usagers [des] territoires périphériques, sur les solutions de report modal présents sur la Métropole (bus, tram, vélo, etc.) et y compris l'accès aux outils ou plateformes de covoiturage du territoire de la Métropole.* ».

Les contributions mettent en lumière la **nécessité d'une gouvernance globale sur le sujet de la mobilité** afin de déployer une politique cohérente à l'échelle de la grande région grenobloise. Cette politique doit intégrer les

différents moyens de transport, du train au vélo en passant par les trams et les bus, les parkings relais... Des investissements lourds sur les transports en commun et les autres formes de mobilités douces et actives sont attendus et nécessaires pour encourager les changements de comportements.

« Faute d'offre satisfaisante à court et moyen termes, le report modal ne pourra pas s'effectuer de façon massive et rapide pour les territoires voisins de la Métropole. Il y a cependant une vraie utilité à mieux penser et coordonner les initiatives autour des solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé, ...) à l'échelle de la grande région grenobloise pour mieux encourager les habitants à se tourner vers ces solutions. » - Communauté de communes de Bièvre Est

« Les objectifs d'un tel dispositif ne pourront être raisonnablement atteints sans accentuer le déséquilibre de nos territoires respectifs, qu'à partir du moment où tous les territoires en lien avec la Métropole de Grenoble bénéficieront d'un maillage de transport en commun performant. Dans cette même logique, nous demandons que les collectivités territoriales compétentes, leurs groupements et l'Etat envisagent résolument l'émergence d'une véritable politique d'aménagement équilibrée du territoire, porteuse d'une exigence de répartition cohérente des services, des équipements ainsi que des infrastructures et des activités économiques. » - Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté

3.2.5. Question n°5 : INTERDICTION DES DEUX-ROUES MOTORISÉES

Seule la Communauté de Communes Bièvre Est s'est exprimée sur le sujet, estimant que « peu d'éléments plaident en faveur d'une exception pour les deux-roues, mis à part pour les véhicules de collection ».