



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**

ZFE 2023 Il est temps de changer d'ère!

Zone à Faibles Émissions - Mobilité

Zone à faibles émissions pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés

BILAN DE LA CONSULTATION RÈGLEMENTAIRE

Consultation réglementaire

juillet 2023



PLAN DU BILAN

PLAN DU BILAN	2
1. RAPPEL DU projet de Zone à faibles émissions soumis à la CONSULTATION réglementaire	4
1.1. Contexte et enjeux	4
1.1.1. Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?	4
1.1.2. Une recherche d'équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale	4
1.1.3. Deux mois de concertation volontaire fin 2022 pour définir les contours du projet	5
1.2. Le projet soumis à la consultation réglementaire : une ZFE pour les voitures et les deux-roues motorisés	5
2. LE DISPOSITIF DE CONSULTATION REGLEMENTAIRE	8
2.1. La consultation du public	8
2.2. Le recueil des avis des personnes publiques associées	9
3. SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLES DE LA CONSULTATION REGLEMENTAIRE	10
3.1. La consultation du public	10
3.1.1. Les contributions à la consultation du public	10
3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées	10
3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)	12
4. LES SUJETS D'EXPRESSION DU GRAND PUBLIC	13
4.1. Opportunité du projet et processus de décision	13
4.1.1. Opportunité du projet	13
4.1.2. Mesures alternatives	13
4.2. Modalités de la ZFE	14
4.2.1. Calendrier	14
4.2.2. Interdiction des véhicules Crit'Air 2	15
4.2.3. Périmètre	15
4.2.4. Deux-roues motorisés	16
4.2.5. ZFE non-permanente	16
4.2.6. Dérogations	16
4.2.7. Contrôle	19
4.3. Efficacité de la mesure et effets pervers	20
4.3.1. Efficacité de la mesure	20
4.3.2. Effets pervers	20
4.4. Impact socio-économique	21
4.4.1. Un sentiment d'injustice sociale et territoriale	21

4.4.2.	Impact économique.....	22
4.5.	Dispositifs d'accompagnement.....	22
4.5.1.	Les aides financières proposées.....	22
4.5.2.	Le « rendez-vous mobilité », un préalable obligatoire.....	23
4.5.3.	Autres demandes d'accompagnement.....	24
4.6.	Solutions alternatives de mobilité.....	24
4.6.1.	Transports en commun.....	25
4.6.2.	Mobilités actives.....	26
4.6.1.	Sobriété dans les déplacements.....	26
4.6.2.	Parkings relais et parkings à vélo.....	26
4.6.3.	Bornes de recharge.....	26
4.6.4.	Usages partagés de la voiture.....	26
5.	LES SUJETS D'EXPRESSION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.....	28
5.1.	Processus de décision, suivi et évaluation.....	28
5.1.1.	Prise en compte de la concertation préalable.....	28
5.1.2.	Suivi et évaluation.....	28
5.2.	Modalités du projet.....	28
5.2.1.	Calendrier.....	29
5.2.2.	L'interdiction des Crit'Air 2 à horizon 2030.....	29
5.2.3.	Périmètre de la ZFE.....	29
5.2.4.	ZFE non-permanente.....	31
5.3.	Efficacité, lisibilité et contrôle du dispositif.....	31
5.3.1.	Efficacité du projet sur la qualité de l'air.....	31
5.3.2.	Les effets pervers du projet.....	32
5.3.3.	La lisibilité du dispositif et exigences d'information.....	32
5.3.4.	Dérogations.....	33
5.3.5.	Contrôle.....	35
5.4.	Impacts socio-économiques et accompagnements.....	35
5.4.1.	Impacts sur la population.....	35
5.4.2.	Impacts économiques.....	36
5.4.3.	Dispositifs d'accompagnement.....	36
5.5.	Offre de mobilités alternatives, bornes de recharge et P+R.....	38
5.5.1.	Offre de mobilités alternatives.....	38
5.5.2.	Parkings relais (P+R).....	40
5.5.3.	Bornes de recharge électrique.....	40
6.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION.....	41
6.1.	Six grands enseignements.....	41
6.2.	Les réponses apportées aux demandes et propositions.....	41

1. RAPPEL DU PROJET DE ZONE A FAIBLES EMISSIONS SOUMIS A LA CONSULTATION REGLEMENTAIRE

Le projet de ZFE est décrit de manière détaillée dans le dossier réglementaire mis à disposition sur la [plateforme participative](#) de la Métropole, les paragraphes suivants en proposent une synthèse.

1.1. Contexte et enjeux

1.1.1. Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?

Une obligation réglementaire

En réponse aux enjeux sanitaires de la pollution de l'air et à la condamnation de la France pour non-respect des valeurs limites européennes de qualité de l'air, la loi Climat et Résilience du 24 août 2021 impose la création d'une ZFE aux territoires concernés par des dépassements réguliers des seuils réglementés, dont Grenoble-Alpes Métropole, avec un calendrier d'interdiction des voitures particulières prévoyant l'interdiction des véhicules « non classés » et Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2023, des Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2024 et des Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025.

Par ailleurs, la création sur le territoire métropolitain d'une ZFE intégrant les voitures particulières est également une obligation prévue par le Plan de protection de l'atmosphère 2022- 2027 de Grenoble Alpes Dauphiné, adopté le 16 décembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air : un enjeu sanitaire pour les habitants de l'agglomération grenobloise

La pollution atmosphérique est nocive pour la santé et entraîne notamment des maladies cardiovasculaires, respiratoires et augmente le risque de cancer de manière certaine.

Si la qualité de l'air s'améliore progressivement depuis 10 ans sur le territoire métropolitain, les conséquences de cette pollution sur la santé publique restent préoccupantes. Deux polluants présentent des enjeux réglementaires et sanitaires marqués : le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM_{2,5}).

La ZFE, une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer dans un contexte de crise climatique et de hausse des coûts de l'énergie

Pour la Métropole, la mise en place de la ZFE s'insère dans une politique globale de développement d'une mobilité moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre. Il ne s'agit pas de remplacer l'ensemble des véhicules polluants par des véhicules récents mais bien de réinterroger nos pratiques de mobilité. Selon les déplacements à effectuer, différentes solutions de déplacements sont disponibles, seules ou combinées : train, transports en commun, vélo, covoiturage, pôle d'échanges multimodaux, trottinettes, marche, etc.

Pour les usages nécessitant une voiture, la Métropole souhaite privilégier les usages partagés (covoiturage, autopartage, transport en commun), les véhicules légers, peu consommateurs et si possible électriques.

1.1.2. Une recherche d'équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale

Une réglementation qui concerne tous les habitants de la grande région grenobloise et une attention particulière accordée aux ménages vulnérables

La Métropole souhaite maintenir une accessibilité aux fonctions essentielles (emplois, santé, services administratifs, commerces, culture...) de son territoire en proposant un cadre réglementaire flexible intégrant des horaires d'application non permanents, des dérogations ciblées et des voies exemptées permettant notamment de rejoindre les parkings-relais existants dans la ZFE.

Par ailleurs, les ménages aux plus faibles revenus tendent à posséder les voitures les plus anciennes, et donc les plus polluantes. Ils seront donc particulièrement concernés par les premières étapes de restriction de la ZFE, tout en faisant face à des difficultés financières importantes pour renouveler leur véhicule interdit. La Métropole et le SMMAG sont donc attachés à construire un dispositif d'accompagnement ambitieux, prenant en compte les difficultés et les ressources de chacun.

1.1.3. Deux mois de concertation volontaire fin 2022 pour définir les contours du projet

Face aux enjeux sociaux et économiques que la ZFE implique et aux difficultés d'adaptation que rencontreront certains habitants, une vaste concertation volontaire a été organisée afin de recueillir les avis et demandes relatives au fonctionnement de la ZFE. Cette concertation volontaire a eu lieu d'octobre à décembre 2022. A la demande de la Métropole, trois garants ont été nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) pour suivre cette démarche, qui ont produit et publié un [avis](#) expert et indépendant. Un [bilan](#) a également été produit par les services de la Métropole et a permis de tirer les enseignements présentés dans la partie 2.3.2 du [dossier réglementaire](#), qui ont eux-mêmes éclairé les choix réalisés dans la définition du dispositif et du projet soumis à la consultation réglementaire.

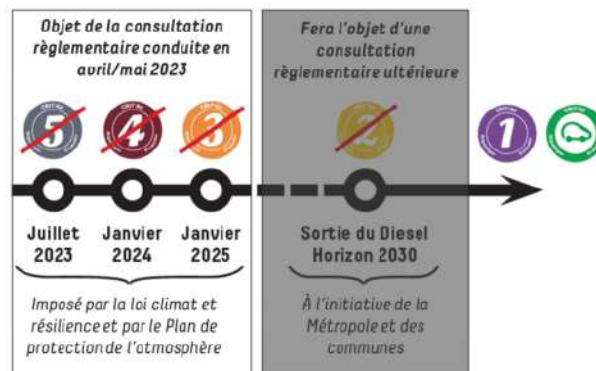
1.2. Le projet soumis à la consultation réglementaire : une ZFE pour les voitures et les deux-roues motorisés

Les véhicules concernés et le calendrier d'interdiction

Sauf dérogations, et en cohérence avec les dispositions de la loi, la circulation des voitures particulières et des deux-roues motorisés polluants sera progressivement interdite pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, en juillet 2023
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1^{er} janvier 2024
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1^{er} janvier 2025

La Métropole projette par ailleurs une « sortie du diesel » à horizon 2030 (interdiction des véhicules Crit'Air 2) qui fera l'objet d'une procédure de consultation réglementaire spécifique ultérieurement.



Calendrier de mise en œuvre de la ZFE

Seule la partie gauche de la frise (cadre blanc) était soumise à la consultation réglementaire.

Les horaires : une ZFE non permanente

À l'intérieur du périmètre de la ZFE, la circulation des véhicules concernés sera interdite de 7h à 19h, du lundi au vendredi excepté les jours fériés. Il sera donc possible de circuler le soir, les week-ends et les jours fériés quel que soit son véhicule.

Les dérogations

Des dérogations nationales sont prévues par la loi (notamment pour les services de secours et pour les personnes détentrices d'une Carte mobilité inclusion). Des dérogations locales sont également prévues par le projet :

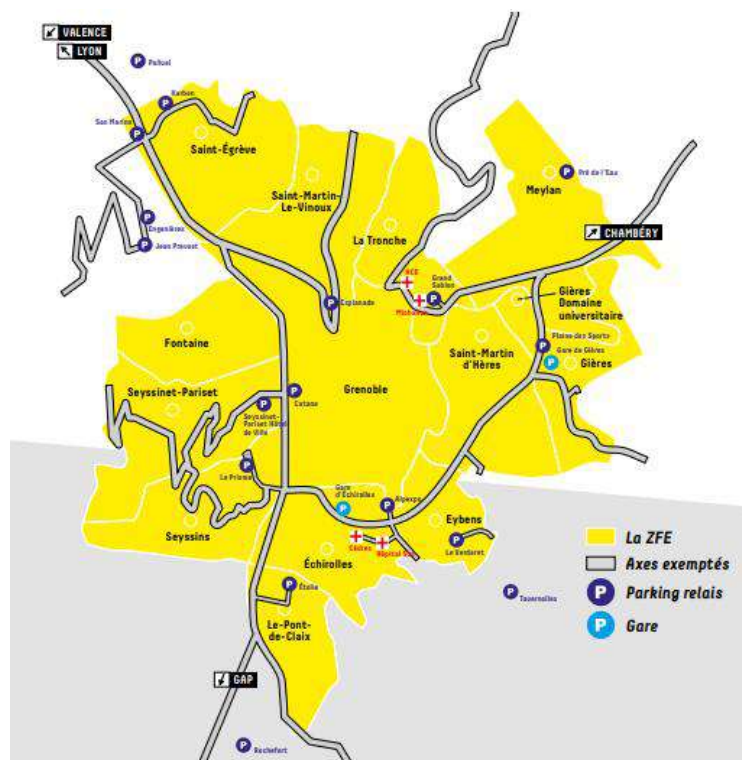
- Un « Pass journalier - 12 jours par an » pour tout le monde quel que soit le motif ;
- Une dérogation « Petit rouleur » (véhicule roulant moins de 5 000 km par an) ;
- Une dérogation pour les rendez-vous en établissements de santé (cliniques et hôpitaux) ;
- Une dérogation pour les travailleurs en horaires décalés ;
- Une dérogation pour les habitants de la ZFE travaillant hors de la ZFE et ne disposant pas d'une offre de transport en commun sur le trajet domicile-travail ;
- Une dérogation pour les véhicules des associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique ;
- Une dérogation pour les véhicules des entreprises en difficulté ;
- Une dérogation pour les véhicules de collection (portant la mention « collection » sur la carte grise) ;
- Une dérogation pour les véhicules automoteurs spécialisés (VASP).

Le périmètre : une ZFE qui préserve des voies d'accès

Le périmètre de la ZFE est composé de 13 communes : Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont de Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset, Seyssins.

Il comprendra des routes et des rues non concernées par la réglementation ZFE :

- Les voies rapides urbaines et des voies d'accès aux massifs : les déplacements sans lien avec le territoire métropolitain ne seront pas soumis à la ZFE pour ne pas imposer d'itinéraires rallongés aux véhicules en transit.
- Des voies desservant des parkings relais et des gares pour favoriser le rabattement vers les transports en commun.
- Des voies d'accès aux CHUGA Hôpital Nord et Hôpital Sud, à la Clinique des Cèdres, pour permettre un accès permanent à ces établissements.



Les dispositifs d'accompagnement prévus par la collectivité

Un dispositif de conseil et d'aides financières sera proposé par la Métropole et ses partenaires¹, afin d'accompagner les ménages concernés par l'interdiction de leur véhicule, avec une attention particulière aux foyers les plus modestes. Les aides financières seront allouées selon des conditions de ressources.

- Ce dispositif d'accompagnement sera en priorité tourné vers de nouvelles pratiques "actives" (vélo, marche à pied) ou "partagées" (transports en commun, covoiturage, autopartage), plutôt que vers un remplacement du véhicule, même moins polluant.
- Il est conçu autour d'un « parcours d'aide », qui offre plusieurs possibilités, selon le véhicule concerné, les ressources de l'utilisateur, les parcours qu'il emprunte, etc.
- La réalisation d'un « rendez-vous mobilité » avec un conseiller mobilité constituera un préalable obligatoire.

Concernant les aides au renouvellement des véhicules, ces dernières seront réservées aux véhicules Crit'Air 0, Crit'Air 1 au gaz ou hybride rechargeable ou Crit'Air 1 essence à condition d'être d'occasion. Un critère de poids sera mis en place.

Le dispositif d'accompagnement n'est pas partie intégrante du projet soumis à consultation.

¹ Le Syndicat mixte des transports en commun de l'aire grenobloise (Smmag) et la SPL-MTAG

2. LE DISPOSITIF DE CONSULTATION REGLEMENTAIRE

Conformément aux articles L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et L123-19-1 du Code de l'Environnement, Grenoble Alpes Métropole a engagé une procédure de consultation réglementaire sur son projet de Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Cette consultation comportait deux volets : la consultation du public et la consultation des personnes publiques associées (PPA).

Le présent bilan vise à rendre compte des avis formulés par les citoyens et les PPA sur le dossier réglementaire présenté par la Métropole, et à présenter les réponses apportées aux demandes et propositions (voir partie 6 du présent bilan).

Le [dossier réglementaire](#) comportait :

- Une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée (Partie 8.1 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air (Partie 8.1.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée (Partie 8.1.1 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions (Partie 6.2) et les dérogations prévues (Partie 5.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte (Partie 8.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une description des impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine (Partie 4 du Dossier réglementaire) ;
- Un résumé non technique des études (faisant suite à l'introduction) ;
- Le projet d'arrêté de création de la ZFE-m (Partie 11 du Dossier réglementaire).

2.1. La consultation du public

Le dossier de consultation réglementaire relatif au projet a été mis à disposition du public sur le site www.metropoleparticipative.fr et mis en consultation sur support papier au siège de Grenoble-Alpes-Métropole. Des annexes techniques présentant les méthodologies des études de préfiguration de la ZFE ont également été partagées en ligne.

Un livret d'information présentant une synthèse du projet et les modalités de consultation a également été éditée et mise en ligne [sur la plateforme participative de la Métropole](#).

Les avis du public pouvaient être :

- Transmis par voie électronique sur le site www.metropoleparticipative.fr ;
- Inscrits dans le registre d'expressions prévu à cet effet au siège de la Métropole (situé au 1 place André Malraux, à Grenoble) ;
- Transmis par voie postale (adresse : Consultation réglementaire ZFE, Grenoble Alpes Métropole, 1 place André Malraux – CS 50053 – 38 031 GRENOBLE CEDEX).

La période de consultation du public s'est déroulée du 5 avril au 17 mai 2023.

2.2. Le recueil des avis des personnes publiques associées

En parallèle de la consultation du public, et conformément à l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, le dossier de consultation et son projet d'arrêté ont été « *soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées.* » pour une période de 2 mois. La Métropole de Grenoble a souhaité également consulter l'avis des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) voisins à son territoire.

Ainsi à l'échelle de Grenoble Alpes Métropole, le dossier règlementaire a été soumis pour avis aux **personnes publiques associées (PPA)** courant avril-mai 2023, chaque PPA ayant eu deux mois à réception du dossier pour rendre son avis.

Ces PPA sont :

- Les services de l'Etat (la Préfecture de l'Isère, la DREAL, la DIRCE, la DTT) ;
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Le Département de l'Isère ;
- Les 49 communes membres de Grenoble Alpes Métropole ;
- Les communes de Engins, Saint-Nizier-du-Moucherotte, Biviers, Montbonnot Saint-Martin, Saint-Martin d'Uriage ;
- Les Communautés de communes Le Grésivaudan, du Massif du Vercors, de la Matheysine, Bièvre Isère, Bièvre Est, du Trièves, de l'Oisans, de Saint-Marcellin Vercors Isère, Cœur de Chartreuse
- La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais ;
- Le Syndicat des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG) ;
- La Chambre de métiers et de l'artisanat de l'Isère (CMA) ;
- La Chambre d'agriculture de l'Isère ;
- La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Grenoble ;
- La Communauté Université Grenoble-Alpes ;
- La société AREA;
- L'Etablissement public du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande région de Grenoble (EP SCoT) ;
- Grenoble Alpes Métropole en tant que gestionnaire de voiries

3. SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLES DE LA CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE

3.1. La consultation du public

3.1.1. Les contributions à la consultation du public

La consultation du public a permis de recueillir un total de **318 contributions** :

- 307 contributions sur la plateforme en ligne ;
- 11 contributions manuscrites.

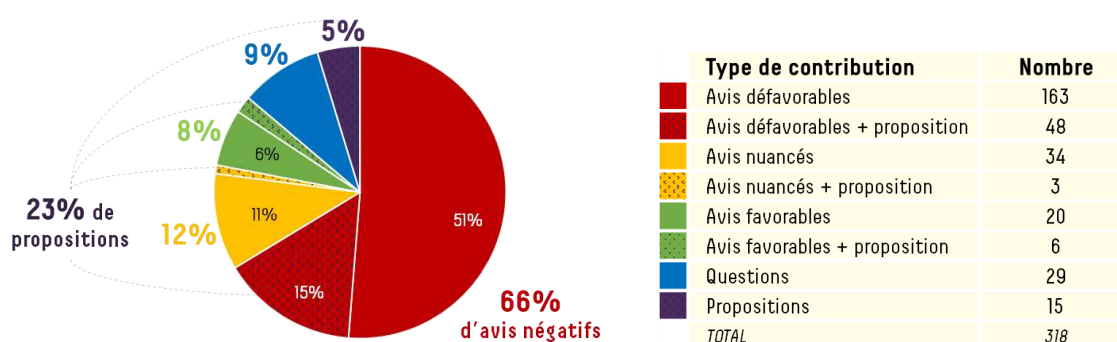
Il est à noter que 8 contributions collectives émanant d'associations ou de collectifs ont également été soumises, soit directement par courrier au Président de la Métropole, soit sur la plateforme en ligne :

- le groupe d'opposition au conseil métropolitain Société civile, divers droite et centre (GO-SCDDC)
- l'association ADES ;
- l'association Handi-Moi Tout ;
- l'association Civipole ;
- UniVDL, le syndicat professionnel des constructeurs de véhicules de loisirs (camping-cars, vans, fourgons aménagés, etc.) ;
- l'Union syndicale des Retraités-es CGT de l'Isère ;
- le Syndicat du Transport M'Tag ;
- l'association MeyDIA (Meylan Démocratie Information Action).

3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées

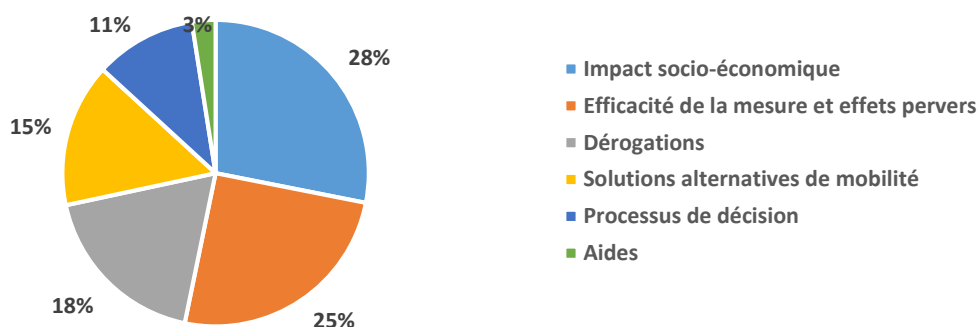
Orientation des contributions

Une contribution peut être composée d'un avis, d'une proposition, d'une question ou d'une combinaison entre un avis et une proposition. Les avis peuvent être favorables, défavorables, ou nuancés.



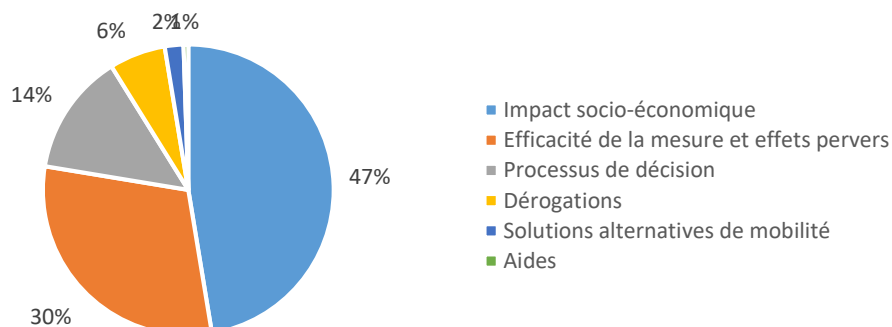
Si environ les deux tiers des avis exprimés sont négatifs, de nombreuses propositions ont été formulées par les contributeurs dans une démarche constructive. Il est intéressant de noter que certaines contributions contiennent à la fois un avis et une proposition. Le schéma le plus récurrent est celui d'un avis négatif dû à un problème causé par la mise en place de la ZFE, complété d'une proposition pour répondre à ce problème.

Thématiques abordées



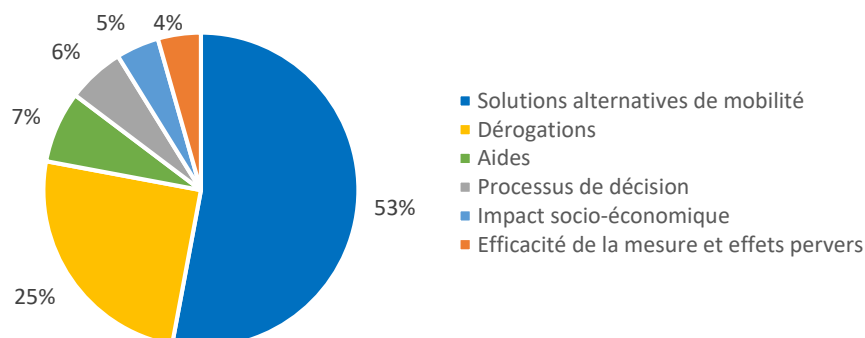
On observe que les impacts socio-économiques constituent la thématique la plus abordée par les participants, avec plus d'un quart des contributions y faisant référence. Viennent ensuite l'efficacité de la mesure et ses effets pervers, avec un quart des contributions, puis les dérogations (18%), les solutions alternatives de mobilité (15%), le processus de décision (11%) et enfin les aides (3%).

Sur quoi portent les avis négatifs ?



On observe que les avis négatifs portent principalement (pour presque moitié d'entre eux) sur les impacts socio-économiques de la ZFE, mettant en avant des injustices sociales, territoriales, et économiques perçues qui seront détaillées en Partie 5. L'efficacité de la mesure est également questionnée, expliquant que 30% des avis négatifs y soient consacrés. La thématique « Processus de décision » (qui regroupe les contributions portant sur l'opportunité du projet et sur la façon dont il est mis en œuvre) représente 14% des avis négatifs.

Sur quoi portent les propositions ?



On observe une répartition thématique des propositions très différente de celle des avis négatifs. Plus de la moitié des propositions concerne les solutions alternatives de mobilité. Une contribution-type consiste par exemple en un avis négatif sur les impacts socio-économiques suivi d'une proposition concernant les solutions alternatives de mobilité pour y remédier. Les dérogations sont aussi l'objet d'un quart des propositions. Elles concernent principalement le statut de « petit rouleur ».

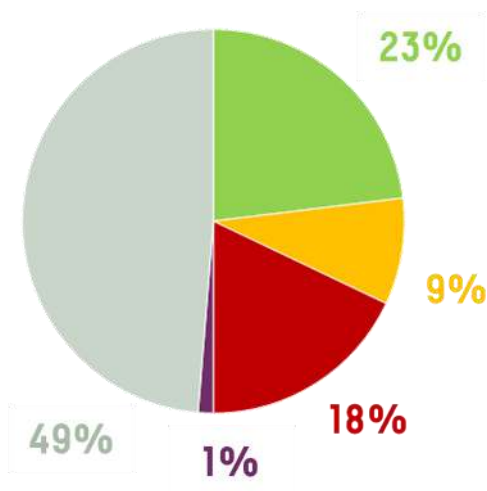
3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)






La consultation des PPA a permis de recueillir 40 avis.

Parmi les avis sollicités :

- 18 PPA ont exprimé un avis favorable (dont une majorité exprime néanmoins des réserves ou des demandes particulières) ;
- 7 PPA ont formulé un avis, sans exprimer de position « favorable » ou « défavorable » vis-à-vis du projet ;
- 15 ont exprimé un avis défavorable, dont 1 au motif principal que le projet ne serait pas assez ambitieux vis-à-vis des objectifs qu'il poursuit.
- 38 PPA n'ont pas exprimé d'avis, lequel est donc réputé favorable ;

Répartition des avis des PPA



Avis		Nombre
	Avis non reçus (réputés favorables)	38
	Avis favorables (y compris exprimant des réserves)	18
	Avis neutre ou réservé	7
	Avis défavorables	14
	Avis défavorable (motif : projet pas assez ambitieux)	1

4. LES SUJETS D'EXPRESSION DU GRAND PUBLIC

4.1. Opportunité du projet et processus de décision

4.1.1. Opportunité du projet

Une part des participants s'oppose au principe même de la ZFE, la plupart d'entre eux considérant qu'elle contrevient à la liberté de se déplacer en voiture de toutes les personnes qui ne disposent pas des moyens financiers d'en changer. Certains interrogent : « *Qui sont les plus gros pollueurs ?* », tandis que d'autres déplorent que ce sont « *toujours les mêmes qui doivent payer* ».

Un participant déclare ne pas vouloir céder son diesel qui lui « *permet de traverser la France en un trajet* », pour une « *voiture électrique qui n'aura qu'une très faible autonomie ou une essence dont la durée de vie sera beaucoup plus courte que mon diesel* ».

D'autres participants ne comprennent pas comment « *on peut interdire à des véhicules d'accéder à une zone alors qu'ils passent le contrôle technique, notamment l'anti-pollution* », soulignant que « *avec les contrôles techniques de plus en plus draconiens, les véhicules Crit'Air 5, 4 et 3 vont disparaître rapidement de la circulation* ». Ainsi, la ZFE consisterait à priver « *les citoyens, souvent les plus modestes de leurs véhicules 1 à 2 ans avant leurs disparitions naturelles* ».

Plusieurs contributions expriment un sentiment de manque de cohérence dans les politiques publiques écologiques mises en place par le passé et celles qui le sont actuellement, ce qui suscite, chez les participants, des interrogations quant à la crédibilité des décisions prises. Un participant constate par exemple que « *il y a moins de dix ans, on vantait les bénéfices du diesel pour son impact écologique à grands coups de bonus écologique* », alors que maintenant, le diesel est devenu « *l'ennemi à abattre* ».

D'autres contributions expriment des préoccupations concernant la restriction des libertés individuelles résultant de la mise en place de la ZFE. Un participant considère ainsi que cela équivaut à « *une prise en otage en quelque sorte, pour tous ceux qui ont besoin d'un véhicule et pas les moyens d'en acheter un autre* ».

Un participant estime que « *la faible émission passe par les comportements et non par les contraintes* », considérant que la vignette Crit'Air n'est pas un critère pertinent (cf. 4.3.2). Il appelle à faire évoluer les usages, plutôt que d'interdire la circulation de certaines catégories de véhicules.

Quelques contributions appellent à laisser faire le « *renouvellement naturel* » du parc de véhicules.

4.1.2. Mesures alternatives

Plusieurs participants ont proposé des mesures alternatives ou à mettre en œuvre en complément de la ZFE.

Zone à trafic limité (ZTL)

L'association Civipole déclare regretter « *qu'il n'ait pas été exploré les possibilités de création de ZTL (Zones à Trafic Limité) beaucoup plus acceptable socialement puisqu'applicable à tous.* »

Deux participants proposent cette alternative, « *à la place de la ZFE-m : tout le monde a le droit de circuler sur des grands axes bien définis, mais les autres rues sont réservées aux bénéficiaires de dérogations bien précises, sans prendre en compte les vignettes Crit'Air* ». Pour ces derniers, un tel système présente plusieurs avantages : pas d'obligation au renouvellement des véhicules, baisse de la circulation permettant une amélioration du cadre de vie et un confort accru pour les piétons, les cyclistes, etc., baisse de la pollution émise hors échappement (particules de freins, de pneus), « *évaporation* » du trafic sur les grands axes.

Limiter la vitesse à 70 km/h

D'autres participants demandent que la vitesse soit abaissée à 70 km/h sur les grands axes afin d'« assurer une meilleure protection des personnes vivant le long des axes de transit qui ne seront pas soumis aux restrictions instaurées par la ZFE et seront toujours exposés à la pollution de proximité (NOx) ».

Education à la conduite apaisée

L'association Civipole propose de « focaliser très fort et rapidement sur l'éducation à la conduite apaisée (accélération, freinage) ».

Interdire les foyers ouverts et le chauffage au bois

Enfin, plusieurs participants considèrent que la lutte contre d'autres sources de pollution doit être priorisée. Avant de pénaliser les automobilistes, ils demandent notamment que des mesures soient prises pour limiter l'impact du chauffage individuel au bois « première source de pollution hivernale (particules fines, très fines...) ».

Un participant demande l'interdiction « des foyers ouverts pour le chauffage, non seulement dans le périmètre de la ZFE mais aussi dans les communes voisines (les particules fines se déplacent) ». S'il convient que cette proposition « ne trouve peut-être pas sa place dans le dispositif réglementaire lui-même », il estime que l'intégration de cette mesure au dispositif d'information obligatoire prévue pour la mise en place de la ZFE « aurait pour effet de rendre plus acceptables les interdictions édictées ».

Synthèse des demandes et propositions

- Mettre en place une ZTL
- Limiter la vitesse à 70km/h sur les grands axes routiers
- Développer l'éducation à la conduite apaisée
- Interdire les foyers ouverts et le chauffage au bois

4.2. Modalités de la ZFE

4.2.1. Calendrier

Plusieurs avis soulignent la nécessité d'accorder davantage de temps pour la transition vers la ZFE. Ils estiment que l'interdiction « soudaine » des véhicules classés Crit'Air 5 et 4, « sans que les personnes à faibles revenus puissent avoir une façon de s'en sortir rapidement » pose problème et « n'est pas égalitaire pour la population ».

En effet, ils sont nombreux à penser que « les gens qui ont un petit budget n'auront pas le temps de s'adapter et de changer leurs véhicules ou leurs habitudes de circulation pour pouvoir accéder aux espaces concernés. ».

Un participant se déclare ainsi « pour le projet, mais avec une date plus éloignée, et une très forte sensibilisation de la population pour que personne n'ignore ce projet ». Dans le même esprit, une autre contribution propose la mise en place d'une « période pédagogique d'un an (sans verbalisation, comme pour la loi montagne et les équipements hivernaux par exemple). »

Certains soulignent que le contexte actuel, marqué par « des tensions énergétiques » et « une inflation croissante », rend d'autant plus difficile les dépenses supplémentaires liées à l'achat d'un nouveau véhicule.

Le groupe d'opposition au conseil métropolitain (GO-SCDDC) se déclare favorable à « un report général de l'application [de la ZFE] de 3 ans ».

Dans sa contribution, l'association ADES considère pour sa part qu'il serait « utile de préciser les motifs de ce retard de 6 mois dans l'application d'un dispositif visant à protéger la santé des 450 000 métropolitains ». Elle considère que ce retard « va instaurer une accélération des interdictions entre le 1er juillet 2023 et le 1er janvier 2024 qui verra l'interdiction pour les Crit'Air 4 », impliquant ainsi une accélération du nombre de dossiers à traiter en accompagnement

Synthèse des demandes et propositions

- Prévoir un délai supplémentaire avant la mise en œuvre pour permettre un temps d'adaptation
- Mettre en place une période pédagogique d'un an, sans verbalisation pour les véhicules en infraction.
- Sensibiliser davantage les usagers afin qu'ils se préparent au mieux aux différentes échéances qui les concerneront.

4.2.2. Interdiction des véhicules Crit'Air 2

Concernant l'interdiction des véhicules Crit'Air 2, plusieurs participants ont fait part de leur incompréhension, voire de leur mécontentement vis-à-vis de ce que certains considèrent comme une « *guerre injuste contre le diesel* » (cf. 4.1.1).

Un contributeur déclare être en train de changer son van pour passer de Crit'Air 4 à 2, ce qui constitue déjà « *une énorme dépense* » et ne comprend pas qu'on l'oblige à en changer de nouveau dans 7 ans, alors même « *qu'aujourd'hui, il n'existe pas d'alternative Crit'Air 1, même hors de prix* ».

L'association ADES propose au contraire d'avancer la date de sortie du diesel en 2028 et de viser 2030 pour les véhicules essence.

4.2.3. Périmètre

Des participants relèvent que « *le périmètre de la ZFE VUL/PL n'est pas le même que le périmètre de la ZFE VP* », ce qui risque de créer de la confusion.

Quelques contributions considèrent « *choquant et injuste* » que « *les grands axes routiers qui polluent le plus (rocales, autoroutes, etc....)* » soient « *exclus des ZFE* » et un participant s'inquiète « *de l'engorgement des axes qui seront hors périmètre ZFE aux heures de pointe* ».

D'autres, au contraire, demandent une exemption sans condition pour les trajets permettant de quitter ou d'entrer dans la ZFE pour des raisons personnelles, telles que « *des impératifs familiaux, professionnels ou des vacances* ».

Il a été également proposé qu'un axe nord soit exempté de la ZFE afin de permettre la traversée entre la N481 et la A41. Il a été souligné que « *les habitants de certaines communes, comme La Tronche, Corenc, Meylan ou encore Le Sappey* » seraient « *contraints de contourner l'agglomération par la rocade pour rejoindre Saint-Egrève* », ce qui entraînerait une pollution accrue.

Plusieurs participants demandent que des accès soient permis pour tous les services de santé, y compris « *tous types de cliniques* », citant par exemple les cliniques de Belledonne ou d'Alembert.

Quelques contributions estiment qu'il serait pertinent que « *l'accès à tous les commerces en bord de ZFE soit toléré pour tous : Espace Comboire, Grand Place, Carrefour Echirrolles, IKEA, Castorama, Carrefour Meylan, etc.* », afin de ne pas pénaliser davantage les personnes à faibles revenus. Des demandes spécifiques sont également formulées pour permettre l'accès aux zones artisanales et aux déchetteries. Il est souligné que « *les transports en commun ne sont pas du tout pratiques quand les habitants ont des choses lourdes à porter ou en nombre.* »

Une demande a également été formulée pour permettre l'accès « *aux cimetières et aux lieux de culte* » au motif qu'ils ne génèrent que peu de déplacements quotidiens et que cela serait nécessaire à la garantie d'un « *libre exercice des cultes* ».

L'accès à la gare de Grenoble a également fait l'objet de quelques demandes, dont une concernant l'accès depuis la vallée du Grésivaudan. Dans l'état actuel des choses, l'accès au P+R de l'esplanade nécessite de « *contourner toute la ville par la rocade* », le contributeur demande donc « *d'autoriser l'accès par la voie sur berge afin de rejoindre plus vite le parking de l'esplanade* ».

Plusieurs habitants de Brié-et-Angonnes et de Herbeys ont exprimé, dans une même contribution, leur « *besoin d'un libre accès à la Rocade Sud depuis le Verderet [à Eybens]* » et d'une « *route libre entre le Verderet et la Mairie de Bresson* ». Ils considèrent que dans l'état actuel du projet, ils sont contraints de réaliser un « *détour stupide* », engendrant un « *kilométrage inutile* » et de la « *pollution par gaz et poussières de freins* ».

Demandes et propositions

- Exempter un axe nord entre la N481 et la A41
- Autoriser la circulation sur la voie sur berges pour permettre l'accès au Parking relais Esplanade depuis l'Est métropolitain (vallée du Grésivaudan)
- Permettre des accès aux cliniques privées
- Permettre des accès aux centres commerciaux situées en bord de ZFE (Espace Comboire, Grand Place, Carrefour Echirolles, IKEA, Castorama, Carrefour Meylan)
- Permettre l'accès aux cimetières et aux lieux de culte

4.2.4. Deux-roues motorisés

Au sujet des deux-roues motorisés, plusieurs participants ont réaffirmé la position majoritaire qui s'était exprimée lors de la concertation volontaire.

Quelques contributions relèvent toutefois que les deux-roues motorisés constituent « *une solution de mobilité, particulièrement à Grenoble (relief)* », qui « *participent à la fluidification de la circulation et polluent beaucoup moins qu'une voiture* ». Elles considèrent que leur interdiction est un « *non-sens* » et qu'elle « *ignore les différents cycles de vie / véhicules* ».

4.2.5. ZFE non-permanente

Le fait que le dispositif prévoit une ZFE non-permanente a globalement été très bien accueilli par les participants à la consultation.

Certains contributeurs relèvent que « *les effets de ce caractère non permanent ne sont pas réellement évalués dans le dossier d'information mis au débat public* » puisque la ZFE a été évaluée « *comme si la décision créait une ZFE permanente* ».

Ils demandent donc « *de ne pas attendre le délai légal de trois ans pour évaluer les impacts de la ZFE, mais d'engager une évaluation des impacts sur la qualité de l'air le plus rapidement possible* ».

4.2.6. Dérogations

Les dérogations proposées ont également été saluées. Si elles apparaissent nécessaires aux yeux de tous, de nombreuses interrogations ont été formulées sur leur mise en œuvre, et des inquiétudes ont été soulevées sur la lisibilité globale du dispositif. Des propositions de nouvelles dérogation ont également été partagées.

Remarques sur les dérogations prévues

Pass journalier et « petits rouleurs »

La dérogation « Petits rouleurs » a été très bien accueillie, notamment parce qu'elle « *permet d'éviter le gaspillage et la surconsommation en permettant une utilisation maximale des véhicules existants qui sont encore en bon état et polluent moins que certains modèles plus puissants* ».

Toutefois, il s'agit de celle qui pose le plus question. Plusieurs contributions soulignent ainsi la nécessité de préciser la notion de "petits rouleurs" : « *En effet une personne qui utilise sa voiture tous les jours uniquement pour aller à son travail et qui fait moins de 20km par jour (le gros des trajets) fera moins de 5 000 km par an. Il ou elle pourra rouler tous les jours. C'est bien pourtant ces personnes que ciblent la ZFE.* » Au contraire, « *des personnes peuvent rouler très peu avec leur auto au quotidien puis partir en vacances à l'aide de leur voiture pour des destinations lointaines [...] et ainsi parcourir 4 000km par exemple à cette occasion : ce fort kilométrage ne fait plus d'eux des 'petits rouleurs'.* »

Pour les raisons soulevées dans ces contributions, de nombreux participants appellent à une meilleure définition et prise en compte des différents profils de petits rouleurs pour éviter des restrictions excessives ou injustes.

Certains privilégient « *un nombre d'utilisations par an et non un simple kilométrage* », proposant d'aller jusqu'à 52 utilisations par an.

D'autres propose d'augmenter le kilométrage maximum, le faisant passer de 5 000 km/an à 8 000 km/an, « comme à Montpellier », car « c'est plus facile à contrôler car les assureurs proposent des assurances petits rouleur avec limite à 8000 km/an », voire à 10 000 km/an.

En soutien à une dérogation « petit rouleur » basée sur le nombre de kilomètre et non sur le nombre d'utilisations, un participant partage sa situation : « Je possède un petit 4X4 fiat Panda de 15 ans (105 000 km) que j'utilise exclusivement pour travailler dans mon rucher situé à Poisat mais inaccessible en véhicule ordinaire. Or j'habite à Eybens et je dois faire 3km pour aller dans mon rucher 2 à 3 fois par semaine soit 15km/semaine ou 800 km/an. »

Une autre proposition consiste à accorder une dérogation « petit rouleur » aux personnes « ayant un abonnement de transports en commun, faisant du co-voiturage ou étant engagée sur un PDE (plan de déplacement d'entreprise, engagement à 80% des déplacements professionnels à vélo par exemple). »

Quelques participants s'inquiètent de la durée dans le temps de la dérogation « petit rouleur » et souhaitent une application « sans limite de durée ».

Enfin, un participant propose de « permettre aux petits rouleurs âgés d'aller jusqu'au bout de la vie de leur véhicule car c'est une population qui ne pourra pas racheter un nouveau véhicule à la place (plus beaucoup d'espérance de conduite à long terme, petits moyens financiers pour certains) », il souligne également que « tous ne peuvent pas non plus se mettre au vélo ; leur véhicule actuel leur permet de se transporter vers une activité non desservie par un transport en commun ou pour transporter des courses trop lourdes ».

Plusieurs participants ont demandé une dérogation pour réaliser des déplacements occasionnels, ce qui laisse penser que la dérogation petit rouleur prévue par la Métropole n'est pas connue ou pas comprise de tous.

En ce sens, l'association Civipole demande dans son avis si le Pass Journalier pourra concerner les « visiteurs d'une personne habitant la Métropole, mais non métropolitains eux-mêmes (pour des réunions familiales, par exemple) ».

Personnes en situation de handicap et aidants

Dans son courrier au Président de la Métropole, l'association Handi-moi tout demande une dérogation permanente « pour les personnes en situation de handicap », mais également « pour les professionnels qui se déplacent au domicile des personnes handicapées et pour les aidants familiaux », « parce qu'ils doivent intervenir en tout point de la métropole et en dehors de celle-ci pour coucher, lever, soigner les bénéficiaires et quelquefois ils doivent agir dans l'urgence vitale ».

Par ailleurs, un participant à la consultation rappelle que le droit accordé aux personnes en situation de handicap doit se rattacher à la personne et non au véhicule (cf. 0) et donc que cela doit être pris en compte dans la façon dont sera accordée la dérogation.

Travailleurs en horaires décalés

Un participant s'interroge sur le critère de 52 jours pour bénéficier d'une dérogation « travailleur en horaires décalés », soulignant qu'une seule journée de travail décalée devrait suffire pour justifier l'utilisation d'un véhicule personnel.

Le Syndicat du transport M TAG a également fait part de son inquiétude concernant les agents M TAG « notamment les plus modestes, ainsi que celles et ceux qui vivent en dehors de la zone métropolitaine, qui viennent chaque jour prendre leur service » et qui « malgré les aides qui vont être mises en place, n'auront pas les moyens de renouveler, leurs véhicules et ne pourront emprunter les transports en raison d'horaires décalés et atypiques ».

Voitures de collection

Concernant la dérogation prévue pour les voitures de collection, un participant demande que la dérogation soit accordée « directement aux voitures de plus de 30 ans », afin de faciliter les démarches, sans avoir à obtenir de « certificat de la FFVE puis auprès de l'administration française » pour l'obtention du certificat d'immatriculation.

Synthèse des demandes et propositions sur les dérogations prévues

Dérogation petits rouleurs :

- ⇒ Mieux définir et prendre en compte les différents profils de petits rouleurs pour éviter des restrictions excessives ou injustes ; il faudrait s'assurer que les trajets quotidiens domicile-travail ne peuvent pas entrer dans la définition d'un « petit-rouleur »
- ⇒ Privilégier un nombre d'utilisations par an et non kilométrage maximum autorisé
- ⇒ Augmenter le nombre de jours autorisés pour le « Pass journalier » (passer de 12 à 52 jours autorisés)
- ⇒ Augmenter le kilométrage maximum, le faisant passer de 5 000 km/an à 8 000 km/an voire 10 000 km/an
- ⇒ Accorder une dérogation « petit rouleur » aux personnes « ayant un abonnement de transports en commun, faisant du co-voiturage ou étant engagée sur un plan de déplacement d'entreprise
- ⇒ Appliquer la dérogation « petit rouleur » et « pass journalier » sans limite de durée dans le temps
- ⇒ Permettre aux petits rouleurs âgés de bénéficier d'une dérogation petits rouleurs sans limite de durée
- ⇒ Ouvrir la dérogation petits rouleurs aux non métropolitains en visite sur le territoire
- Ne pas conditionner la dérogations « travailleurs en horaires décalés » à un seuil de 52 jours
- Mettre en place une dérogation pour la visite aux personnes en situation de maintien à domicile (professionnels ou aidants familiaux)
- Accorder la dérogation « véhicule de collection » directement aux voitures de plus de 30 ans, sans avoir à obtenir de certificat CFVE

Demandes de nouvelles dérogations

Quelques participants demandent que les véhicules essence ayant été transformé pour pouvoir fonctionner à l'éthanol (E85), puissent bénéficier d'une dérogation permanente.

Certains contributeurs demandent que des dérogations soient prévues pour les artisans et les agriculteurs.

Plusieurs participants proposent que les camping-cars et les véhicules aménagés « *bénéficient d'une dérogation car ils ne sont utilisés que pour sortir et rentrer dans la métropole et, de plus, de façon occasionnelle* ». De plus, il existe peu de véhicule de ce type « *en motorisation essence ou hors de prix, et changer pour du diesel Crit'Air 2 qui sera évincé d'ici 2030 est une ineptie* ». Ils estiment que le fonctionnement actuel les obligera « *à partir et revenir le samedi ou le dimanche et donc de venir s'ajouter aux véhicules circulant les week-end et ainsi augmenter les bouchons* ». Le syndicat professionnel des constructeurs de véhicules de loisirs UniVDL a également formulé cette demande dérogation aux motifs que les camping-cars sont ne sont utilisés que quelques jours par an, ont une durée de vie (et d'amortissement) très longue et non-adaptée à une stratégie de renouvellement anticipée, et qu'il n'existe pas d'alternative, à ce jour, à la motorisation diesel.

Un participant demande la création d'une dérogation « *pour les véhicules utilisés pour le covoiturage ou par plus d'une seule personne* », estimant qu'un véhicule en covoiturage « *sera toujours moins polluant que deux, quel que soit son Crit'Air* ».

Plusieurs participants ont demandé une évolution du projet afin que les restrictions à la circulation soient également levées « *en cas de grève des transports en commun* ».

Enfin, un contributeur demande les véhicules utilitaires utilisés pour un usage privé fasse l'objet de la même réglementation que celle prévue pour les voitures.

Synthèse des demandes et propositions de nouvelles dérogations

- Accorder une dérogation aux véhicules ayant été transformés pour fonctionner à l'éthanol (E85)
- Créer des dérogations pour les artisans et les agriculteurs
- Mettre en place une dérogation pour les camping-cars et les véhicules aménagés
- Mettre en place une dérogation pour les véhicules utilisés en covoiturage
- Créer une dérogation pour les véhicules des agents M'Tag

Conditions d'éligibilité et les modalités d'attribution des différentes dérogations

Les conditions d'éligibilité et les modalités d'attribution des différentes dérogations font l'objet de questionnements de la part des participants, qui demandent que la procédure soit explicitée :

- Quelles sont les conditions d'éligibilité pour chaque type de dérogation ?
- Les raisons d'un refus d'attribution devront-elles être justifiées ?
- Un médiateur sera-t-il nommé pour s'assurer de l'objectivité des décisions ?
- Sera-t-il possible de demander une révision en cas de refus dans une première instance ?
- Le nombre de dérogations accordées fera-t-il l'objet d'un suivi dans le temps ? L'impact du nombre de dérogations accordées sur l'efficacité de la ZFE sur la qualité de l'air sera-t-il évalué ?
-

Synthèse des demandes et propositions

- Clarifier les conditions d'éligibilité et les modalités d'attribution des différentes dérogations

4.2.7. Contrôle

Quelques participants à la consultation regrettent que « *pratiquement aucun contrôle ne [soit] possible, ni prévu* », ce qui « *aura pour effet de rendre les mesures inefficaces* ». L'association ADES considère que « *la question cruciale du contrôle de la ZFE n'est pas assez étudiée* ».

Un participant remarque qu'il « *croise fréquemment des poids lourds avec des vignettes Crit'Air 4 et 5* » dans son quartier et constate la difficulté à mettre en place des contrôles.

Plusieurs autres ont relevé qu'un « *contrôle systématique et automatisé des accès à la ZFE serait à la fois vain, dangereux et contraire au droit* ». Ils s'inquiètent notamment du « *risque de dérive qu'imposerait le recueil d'informations issues de la lecture automatique de plaque d'immatriculation de ce système* ». Plusieurs participants signalent que la CNIL a souligné les risques liés au contrôle automatisé.

Concernant la « *dangereuse* » et le risque de potentielles dérives, un participant considère que « *ces dispositifs constituent des outils de surveillance massive des déplacements des automobilistes* », puisqu'ils « *ne déduisent le droit ou non d'un véhicule à pénétrer la ZFE qu'après la lecture de la plaque d'immatriculation et le croisement de cette information avec le niveau de pollution du véhicule détecté ou son éventuelle présence dans la liste des dérogations* ». Il craint notamment que dans le futur, l'utilisation de ces caméras soit généralisée pour relever d'autres types d'infractions.

Concernant le caractère illégal, plusieurs participants ont rappelé que les personnes en situation de handicap devront pouvoir accéder à la ZFE quel que soit le véhicule emprunté, puisque « *le droit est attaché à la personne et non au véhicule (pour des raisons évidentes : une personne à mobilité réduite n'a pas moins de difficultés à se déplacer si elle n'est pas elle-même propriétaire ou conductrice du véhicule et il ne serait pas légal de subordonner ses déplacements à une autorisation préalable)* ».

Enfin, concernant le caractère vain, c'est le caractère systématique du contrôle qui est interrogé, partant du constat qu'« *il y aura toujours des fraudes* », un contributeur souligne que c'est l'efficacité du dispositif qui doit prévaloir et qu'il faut « *proportionner les contrôles aux besoins* ».

Un participant propose en ce sens que les contrôles soient réalisés « *en circulation* », « *par les agents de police* ». Il souligne que « *le contrôle humain a un coût, c'est vrai, mais il serait incohérent de dire que la pollution de l'air tue et, en même temps, refuser d'affecter des moyens humains au contrôle* ».

Synthèse des demandes et propositions concernant le contrôle

- Mettre en place des mesures de contrôle efficaces
- Privilégier le contrôle humain au contrôle automatique

4.3. Efficacité de la mesure et effets pervers

4.3.1. Efficacité de la mesure

Effets sur la qualité de l'air

Malgré les réserves et les critiques, certains avis reconnaissent l'impact positif de la ZFE sur la qualité de l'air : « *Oui à un air respirable. Il est temps de limiter la circulation des véhicules les plus polluants* ». Ils voient en cette mesure « *un mal nécessaire* » ou « *un outil indispensable* » pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants et ainsi « *sauver les vies et la santé des habitants du bassin de vie grenoblois* ». Un participant reconnaît qu'« *une ZFE vraiment contraignante demande du courage politique* » et espère que « *[les] élus en auront* ».

Des contributions relativisent l'impact sur la qualité de l'air de la ZFE, par rapport à d'autres sources d'émissions, en particulier le chauffage domestique (cf. 4.1.2, Interdire les foyers ouverts et le chauffage au bois). L'avis exprimé par le groupe d'opposition GO-SCDDC va également dans ce sens.

Certaines de ces personnes soucieuses de la qualité de l'air ont exprimé des préoccupations quant au nombre et à la complexité des dérogations accordées dans le cadre de la ZFE. Ils constatent « *des dérogations trop nombreuses, complexes et redondantes* » qui sont susceptibles de nuire à la compréhension et à l'efficacité de la mesure.

Une contribution interroge également l'impact de la modalité « ZFE non-permanente » sur l'efficacité du dispositif, regrettant que les études de préfiguration n'aient pas mesuré cet impact (cf. 4.2.5).

L'association MeyDIA redoute que l'efficacité réelle du dispositif soit altérée par le caractère non-permanent et le nombre important de dérogations.

Plusieurs avis ont souligné la nécessité de mettre en place des mesures de contrôle efficaces pour assurer le respect et donc l'efficacité de la mesure (cf. 4.2.4).

Effets sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Certaines contributions laissent penser qu'une confusion persiste entre l'enjeu local et sanitaire d'amélioration de la qualité de l'air par la réduction des émissions de polluants et l'enjeu global de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour enrayer le réchauffement climatique : « *Croyez-vous que sauver la place Grenette va sauver la planète ?* », « *Les mesures que l'on s'impose alors que la France ne contribue qu'à 0,9% des émissions mondiales de CO₂ semblent aussi disproportionnées* ».

4.3.2. Effets pervers

Plusieurs effets négatifs de la ZFE ont été soulignés dans les contributions, par exemple : un « *bilan carbone catastrophique quand tous les éléments sont pris en compte : transition forcée vers un parc de véhicules neufs, seconde vie des véhicules exclus dans les pays émergents ou hors ZFE, mauvaise prise en compte de la pollution réelle par la classification Crit'Air...* »

Remise en cause de la pertinence de la vignette Crit'Air

Des interrogations ont été soulevées quant à la pertinence des critères établis par le système de vignettes Crit'Air. Certaines contributions remettent en question le fait de devoir se débarrasser d'un véhicule en bon état simplement sur cette base. Ils mettent en avant les conditions d'usage du véhicule (distance parcourue, fréquence d'utilisation, etc. : « *Est-ce qu'une voiture Crit'Air 1 ou 2 qui roule 20 000 km par an est plus écologique qu'une Crit'Air 3 qui n'en fait que 5 000 ?* ») ou même les types de véhicules : « *Un petit véhicule Crit'Air 3 est-il plus polluant que la construction et la mise en service d'un SUV Crit'Air 1 ?* ».

Une contribution illustre cette incompréhension : « *Certes, ma voiture émet surement plus de particules qu'un Crit'Air 2 ou 1 (moteur thermique), mais je ne m'en sers quasi jamais ! Donc en termes de proportion d'utilisation, mon véhicule ""diabolisé"" émet moins de particules qu'un véhicule mieux noté niveau Crit'Air et plus lourd (type SUV, que l'on voit de partout pour rouler en ville... une aberration d'ailleurs), dont on se sert tous les jours.* »

Cette incompréhension se double d'un sentiment d'injustice puisque les propriétaires de véhicules récents, lourds et chers risquent de ne « *jamais remettre en question leurs pratiques parce que les autorités locales et étatiques auront jugé que leur véhicule est clean* ».

Incitation à la consommation et devenir des véhicules mis au rebut

Un participant considère que « *la voiture écologique aujourd'hui est celle qu'on ne refabrique pas* ».

D'autres estiment que le dispositif est conçu pour soutenir « *le lobby automobile* », avec « *un seul objectif : vendre des voitures neuves et envoyer à la casse des véhicules en bon état qui polluent moins que les monstres de 400 ch et plus, 2,5t et plus qui sont des aberrations écologiques et n'ont qu'un but économique, toujours le même, alimenter la croissance folle.* »

Certains avis expriment des préoccupations quant à l'impact écologique du renouvellement des véhicules imposé par la ZFE. Ils estiment que cette mesure « *encourage du gaspillage et surconsommation - rien d'écologique* » ; « *encourage les voitures électriques qui ont rien de bon pour la planète* ». Selon eux, il serait « *bien moins polluant au niveau global d'user au maximum un véhicule déjà construit que de forcer son renouvellement* ».

Quelques contributions s'interrogent du devenir des voitures qui seront mises au rebut : « *on va jeter des voitures qui vont être utilisées ailleurs sur la planète* ».

Bilan carbone des véhicules électriques

Plusieurs contributions mettent en cause le caractère « propre » des véhicules électriques, estimant par exemple que « *de l'extraction des minerais au recyclage, un véhicule électrique émet plus de CO₂ que son équivalent diesel* ».

4.4. Impact socio-économique

L'instauration d'une Zone à Faibles Émissions a des implications socio-économiques qui ont été largement soulignées dans les contributions recueillies lors de la consultation réglementaire.

4.4.1. Un sentiment d'injustice sociale et territoriale

De nombreux participants à la consultation ont fait part du sentiment d'injustice que leur inspirait la ZFE, constatant que les impacts les plus forts concerneraient, d'une part, « *les gens modestes avec de vieilles voitures, sans possibilité de changer de véhicule* », et d'autre part « *les personnes habitant les territoires à la fois peu dotés de services publics, de commerces de proximité et de transports en commun* ».

Injustice sociale

Certains avis ont dénoncé l'injustice sociale que pourrait engendrer la ZFE. Ils estiment que cette mesure exclut les populations les plus modestes qui dépendent de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens et leur salaire.

Il est rappelé également que « *c'est dans cette catégorie de la population que l'on trouve les véhicules les moins récents, donc avec un Crit'Air de 3 voire plus* ».

L'Union syndicale des retraité-es CGT de l'Isère considère que la ZFE « *fait principalement peser ces interdictions sur les citoyens-nes les plus modestes, aux vies les plus difficiles, qui ne peuvent se passer d'un véhicule et souvent ne peuvent les remplacer par un moins polluants* » et souligne que « *c'est le cas de beaucoup de [leurs] adhérents-es percevant des pensions très modestes.* »

La ZFE est ainsi vécue par un grand nombre de participants à la consultation comme un « *projet destiné à empêcher les plus pauvres de circuler* », un projet d'« *exclusion des pauvres* », « *pour les riches, pour les bobos* ». Un participant demande à la Métropole de « *tenir compte du niveau de vie des gens avant de prendre des mesures radicales* ».

La question du coût élevé des véhicules électriques a été soulevée à plusieurs reprises, avec des inquiétudes quant à la capacité des ménages à financer l'achat d'un tel véhicule, en particulier pour les demandeurs d'emploi et ceux

qui ne peuvent pas bénéficier de crédit. Les aides actuellement disponibles sont considérées comme insuffisantes pour rendre les véhicules électriques accessibles à tous.

Injustice territoriale

L'autre dimension de l'injustice vécue par les participants à la consultation concerne les territoires peu ou mal desservis par les transports en commun. Un participant déclare : « *Le principe de la ZFE ne me choque pas en soi dans la ville mais son application oui dans les zones périurbaines.* »

En effet, de nombreuses contributions soulignent que les habitants de ces zones, qu'ils vivent dans des communes périurbaines ou rurales, de la Métropole ou des territoires voisins, éprouvent des difficultés à se passer de leur voiture en raison du manque d'alternatives de mobilité disponibles.

Des inquiétudes sont partagées concernant l'accès à l'emploi : « *comment conserver son emploi dans ces conditions ?* », mais aussi l'accès aux services publics et aux commerces, compte tenu : « *des temps de trajet énormes, de l'offre de transport minime, des fréquences catastrophiques* ».

Par ailleurs, un participant souligne que ces deux injustices, sociale et territoriale, se renforcent par le fait que le cœur métropolitain « *reste inaccessible en termes d'immobilier pour les CSP moyens et défavorisés* », ce qui « *génère un déplacement en dehors de la métropole afin de trouver un logement accessible à la propriété* ».

L'ensemble de ces remarques renvoient à la nécessité de développer les transports en commun en dehors du centre métropolitain (cf. 4.6.1).

Enfin, un participant déclare qu'il « *ne comprend pas pourquoi le périmètre de la ZFE n'épouse pas celui de l'agglomération continue (Bresson, Poisat, Sassenage, Corenc ...)* », qu'il « *ne comprend pas la logique et ressent encore un sentiment d'injustice ...* ».

4.4.2. Impact économique

Quelques participants s'inquiètent du risque de « *désertification des villes de la ZFE* » du au fait que « *les personnes n'ayant pas les moyens de changer de véhicule n'iront plus dans les grandes agglomérations pour faire leurs courses* » et qui devront « *privilégier des enseignes sur internet qui livrent* ».

Une autre conséquence redoutée concerne « *les artisans qui ne pourront plus venir de l'extérieur de Grenoble* », ce qui risque de restreindre le choix, impliquant des « *prix d'intervention prohibitifs* ».

4.5. Dispositifs d'accompagnement

4.5.1. Les aides financières proposées

Importance et objet des aides financières pour accompagner la mise en œuvre de la ZFE

Plusieurs avis soulignent l'importance d'un accompagnement adéquat pour faciliter la mise en place de la ZFE.

Pour certains, des aides financières limitées à un an « *ne suffisent pas* ». Ils souhaiteraient que la Métropole s'engage à proposer ces aides dans la durée, et souhaiteraient savoir si les montants proposés ont vocation à évoluer (à la hausse, ou à la baisse) pour avoir de la visibilité.

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. « *Compte tenu de la différence entre la valeur vénale d'un véhicule (sa valeur à l'argus) et sa valeur d'usage (sa valeur en termes d'équivalence avec celle d'un véhicule rendant le même service), les aides proposées seront surtout utilisées par effet d'aubaine et ne suffiront pas à aider efficacement les populations à faible revenu* ».

Ainsi, pour certains, les « *aides promises sont des gouffres financiers et les habitants n'ont pas fini de payer avec de tels projets* ».

Pour l'association Civipole, il est primordial d'inciter à la sobriété et aux changements d'habitude. Il est ainsi nécessaire de bien cibler les aides au changement de véhicule de façon à éviter les effets d'aubaine et les réserver

très strictement aux populations à faible revenu.

L'association Civipole recommande, pour éviter l'effet d'aubaine, d'exclure les véhicules Crit'Air 2, non directement concernés à ce jour, et, dans un premier temps les véhicules Crit'Air 3, pour lesquels une demande est faite par l'association de repousser la date d'application de la ZFE-m.

L'association ADES propose quant à elle de rééquilibrer les budgets alloués aux aides financières afin de favoriser les aides au changement de mobilité plutôt que les aides au renouvellement du véhicule. Elle considère d'ailleurs que ces aides ne devraient pas être réservées « *aux seuls détenteur-ices de véhicules directement concernés par les contraintes (Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 etc.)* », mais au contraire, qu'il faudrait « *ouvrir l'accompagnement à tous les ménages qui souhaitent se passer de véhicule personnel* ».

Certains s'interrogent sur le critère de poids des véhicules qui sera défini pour l'éligibilité aux aides et sur les limites qui seront fixées.

Enfin, un participant demande que les aides pour mises à la casse d'un véhicule polluant puissent aussi s'appliquer à l'achat d'un VAE, au même montant que pour une voiture électrique.

Montant des aides

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. Certains avis expriment leur insatisfaction concernant les aides financières proposées dans le cadre du projet de ZFE. Ils estiment que les aides envisagées par la Métropole sont insuffisantes pour leur permettre de se projeter dans l'achat de ce type de véhicules : « *Les aides sont loin d'être à la hauteur de nos attentes* », « *Les aides prévues sont totalement insuffisantes pour le changement d'une voiture.* »

Pour certains, le montant des aides proposées par la Métropole doit ainsi être augmenté, et les aides doivent être priorisées sur les personnes qui n'ont pas d'autres alternatives que leur véhicule pour réaliser leurs déplacements.

Conditions d'éligibilité et procédure de demande 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.

Certains estiment nécessaire de mettre en œuvre des moyens humains pour aller à la rencontre des habitants (et notamment des publics les plus fragiles) pour faire connaître et encourager à solliciter les aides, accompagner le montage des dossiers administratifs. « *Chaque commune doit organiser et faire largement connaître des permanences avec des agents compétents qui renseignent les citoyens, qui leur font connaître leurs droits et qui les aident à les faire valoir.* »

La mise en place d'un portail unique lié à FranceConnect (pour faire le lien de manière automatique avec le revenu fiscal de référence du ménage) apparaît pour certains comme une démarche pertinente pour solliciter tous types d'aides à la transition (rénover son logement, acheter un vélo électrique, renouveler un véhicule ancien et polluant, etc.). Un tel site permettrait de simuler facilement le montant des aides disponibles (cumulables) pour le ménage en fonction de sa situation, et d'estimer son reste à charge ; tout en renseignant sur les procédures pour solliciter les différents types d'aides.

4.5.2. Le « rendez-vous mobilité », un préalable obligatoire

Les usagers souhaitant solliciter des aides devront prendre rendez-vous pour un entretien individualisé avec un "conseiller mobilité" pour identifier quel parcours d'aide serait le plus adapté en interrogeant les pratiques de déplacement.

Les modalités de déroulement de ces entretiens ont fait l'objet de questionnements des participants :

- ⇒ Les entretiens individualisés se feront-ils avec ou sans rendez-vous ?
- ⇒ Les entretiens individualisés se feront-ils dans des horaires étendus (après 18h ? Samedi inclus ?)
- ⇒ Les entretiens individualisés se feront-ils en présentiel ou par téléphone ?

4.5.3. Autres demandes d'accompagnement

Accompagner le développement des bornes de recharge

La possibilité de se recharger est un facteur clé dans le choix de se tourner vers un véhicule électrique. Certains soulignent les difficultés à installer des prises en copropriétés, du fait de réticences de copropriétaires à engager des travaux qui ne les concernent pas forcément (ou pas encore), et du prix de ces installations. Ils souhaiteraient que la Métropole puisse les accompagner sur ce point.

« La mise en place de bornes est d'autant plus difficile en copropriété, où les installations sont maintenant permises (droit à la prise), mais encore très souvent très chère notamment lorsque des longueurs de câble importantes sont nécessaires (et aggravées par l'augmentation du prix des matières premières). »

Accompagner la conversion des véhicules

Certains seraient favorables à ce qu'une aide soit proposée pour accompagner la conversion d'un véhicule au GPL ou au Superéthanol E85

La conversion au GPL d'un véhicule avec modification de la carte grise permet d'obtenir une vignette Crit'Air 1.

L'installation d'un boîtier E85 nécessite un changement du certificat d'immatriculation faisant apparaître la mention « FE » sur la carte grise. Elle ne permet toutefois pas de modification de la catégorie Crit'Air.

Montpellier Méditerranée Métropole propose par exemple une dérogation pour les véhicules Crit'Air 2 ou 3 équipés d'un boîtier E85.

Synthèse des demandes et propositions

- Inciter prioritairement à la sobriété et aux changements d'habitude.
- Bien cibler les aides au changement de véhicule de façon à éviter les effets d'aubaine
- Mettre en place des critères d'éligibilité et une procédure de demande d'aide simple et compréhensible.
- Mettre en œuvre des moyens humains pour aller à la rencontre des habitants, faire connaître et accompagner à solliciter les aides
- Mettre en place un portail unique lié à FranceConnect
- Augmenter le montant des aides proposées par la Métropole
- Prioriser les aides pour les personnes qui n'ont pas d'autres alternatives que leur véhicule pour réaliser leurs déplacements.
- Réserver très strictement les aides aux populations à faible revenu.
- Donner de la visibilité sur les évolutions attendues du dispositif d'aide
- Préciser la manière dont le poids des véhicules sera pris en compte
- Proposer des aides pour une durée supérieure à 1 an
- Clarifier les modalités des « rendez-vous mobilité » ; permettre de la souplesse (horaires étendus, rendez-vous pouvant être réalisés par téléphone, etc.)
- Accompagner le développement des bornes de recharger en copropriétés
- Accompagner la conversion des véhicules au GPL ou au Superéthanol E85
- Proposer des aides à la reconversion, d'un véhicule mis au rebut vers un VAE, du même montant que pour l'achat d'une voiture électrique

4.6. Solutions alternatives de mobilité

De nombreux participants considèrent que la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) nécessite la proposition de solutions alternatives de mobilité pour répondre aux besoins des habitants et réduire la dépendance à la voiture individuelle.

L'association MeyDIA considère que « la ZFE aurait dû être une des actions programmées d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) » et s'étonne « qu'une révision du PDU élaboré par le SMTC à l'échelle des 49 communes de la Métropole en 2019 ne soit toujours pas d'actualité et ne soit pas une priorité absolue du SMMAG ».

Un participant demande que la Métropole essaye « de proposer des solutions innovantes de transports pour les personnes qui n'habitent pas dans le cœur grenoblois » plutôt que d'interdire des véhicules.

4.6.1. Transports en commun

Développement des transports en commun

De nombreuses contributions ont exprimé la nécessité de développer les transports en commun, notamment depuis les communes situées en périphérie de l'agglomération et depuis l'extérieur de la Métropole.

Les participants ont notamment exprimé des préoccupations quant à la fiabilité et au coût des transports en commun, notamment des trains, pour rejoindre la métropole.

Un participant considère ainsi que les trains et les bus notamment « n'ont pas un niveau de fiabilité satisfaisant pour bon nombre de personnes » et que cela peut décourager leur utilisation.

Les participants ont également exprimé des préoccupations quant à la fréquence et à l'amplitude des transports en commun. Un participant demande ainsi une « amélioration du réseau Flexo, avec des bus proposés aussi le dimanche ».

TER et RER métropolitain

Plusieurs participants ont relevé des dysfonctionnements sur les lignes de TER. Les associations ARES et MeyDIA souhaitent que la mise en place d'un RER métropolitain s'accélère, et propose, à court terme par « la suppression de la plage du matin sans circulation de rames, entre 9h30 et 12h et une extension des services en soirée (au-delà de 20h20) » et la création de « lignes de rabattement sur ce réseau structurant ».

Tarifification unique

Une contribution demande la « simplification de la tarification avec les transports de la Métro, du Voironnais, du Grésivaudan, du Grand Sud et des Transisères », elle cite l'exemple du département des Alpes Maritimes, dans lequel « tous les bus circulent au même tarif dans tout le département ».

Tarifification sociale et gratuité

De nombreux participants se sont exprimés en faveur d'une extension de la tarification sociale, voire d'une gratuité totale ou partielle des transports en commun. Ils considèrent que la tarification peut constituer un levier important pour permettre les changements de comportement et garantir l'acceptabilité de la ZFE : « Rendre la ZFE désirable par la gratuité des TC ».

Un participant exprime ainsi le coût « exorbitant » que représente un billet de tramway pour se déplacer en famille, coût qui n'incite pas à privilégier cette solution par rapport à la voiture. L'association MeyDIA propose en ce sens de créer « des titres de transport "famille valable une journée" qui pourraient être achetés à bord des bus. », afin d'inciter « les automobilistes occasionnels qui se rendent aujourd'hui dans la Métropole en voiture à renoncer à la voiture pour utiliser le réseau de transports en commun ».

La gratuité des transports en commun est demandée par un participant pour « récompenser tous les foyers qui n'ont pas de véhicules et contribuent déjà de la meilleure des manières possibles à la qualité de l'air de l'agglomération », il considère en effet injuste « de consacrer des sommes considérables pour l'aide au changement de véhicule alors que l'attitude la plus vertueuse est de ne pas en avoir du tout ».

Dans sa contribution, l'association MeyDIA se déclare favorable à une extension de la tarification solidaire existante et propose d'« associer une gratuité partielle avec les plages de fonctionnement de la ZFE », elle propose ainsi « de réfléchir à une gratuité du réseau de transport en commun le week-end, en contrepartie d'une extension de la ZFE le samedi et le dimanche ».

Une contribution demande la gratuité pour « les plus de 65 ans. ».

4.6.2. Mobilités actives

Vélo

Les participants ont exprimé le besoin d'améliorer et d'étendre le réseau des pistes cyclables « *afin de garantir une accessibilité optimale des mobilités douces pour tous les citoyens* », soulignant le manque d'aménagements dans certaines communes.

En outre, la question de la sécurité a été abordée, avec une préoccupation majeure concernant les vols de vélos, considérés comme un obstacle significatif à leur utilisation. Les participants proposent donc d'augmenter le nombre de places de parking sécurisé pour vélo.

Intermodalité transports en commun – vélo

Plusieurs contributions demandent à ce que les transports de la TAG et les TER soient accessibles et adaptés aux vélos, notamment en prévoyant des « dispositifs d'accrochage ».

Marche

Les participants ont exprimé la nécessité d'organiser l'espace urbain de manière à prioriser les piétons. Certains participants ont suggéré que, si nécessaire, la fermeture de la rue à la circulation automobile devrait être envisagée pour préserver la circulation des piétons en toute sécurité.

4.6.1. Sobriété dans les déplacements

L'association Civipole demande que « *soit vraiment engagée une action volontariste appuyée sur le SCoT, sur l'aménagement du territoire dans le but de limiter les déplacements contraints : rapprochement des logements et des lieux de travail, implantation d'activités économiques et commerciales et de services publics en zone rurale et périurbaine, équilibre harmonieux de l'habitat et des activités économiques sur le territoire* ».

4.6.2. Parkings relais et parkings à vélo

Plusieurs participants demandent la création de nouveaux parkings relais et le développement de ceux existants. Un participant estime que « *les parking relais sont trop vite saturés* ». Il estime également que les parkings à vélos sont en nombre insuffisants, ce qu'il implique « *trop de vol de vélos à Grenoble* ».

L'association MeyDIA demande « *des parkings relais répartis sur l'ensemble du territoire, au plus proche des lieux d'habitation, et en limite des zones ZFE, avec des parkings vélos sécurisés, notamment pour les vélos à assistance électrique, accessibles facilement même ponctuellement, sans abonnement* »

Le groupe d'opposition GO-SCFDDC s'inquiète du déficit d'au moins « *1500 places de parking relais dans la Métropole* » et de la suppression envisagée du parking relais de l'Esplanade qui risquerait de l'aggraver.

4.6.3. Bornes de recharge

Les participants ont exprimé leur préoccupation face au manque de bornes de recharge disponibles, se demandant comment ils pourront faire face à cette situation. Certains considèrent que leur faible nombre constitue un frein majeur à l'électrification du parc et suggèrent la de prévoir des mesures spécifiques pour remédier à cette situation.

Ils ont également souligné la difficulté et le coût que représente actuellement l'installation de bornes de recharge en copropriété.

4.6.4. Usages partagés de la voiture

Le covoiturage est considéré comme une solution intéressante pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Plusieurs participants ont proposé d'autoriser l'utilisation des véhicules restreints par la ZFE à condition qu'ils soient utilisés pour le covoiturage ou transportent de plusieurs personnes. Cette mesure permettrait de favoriser des déplacements moins polluants et d'inciter à la généralisation du covoiturage en mettant en avant les avantages financiers pour les usagers.

L'association ADES constate que rien n'est présenté concernant le transport à la demande alors même que la loi prévoit que la campagne d'information locale qui accompagne l'entrée en vigueur de la ZFE doit exposer « *les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande.* » Elle souhaite que soient présentées des solutions de ce type : « *taxi collectif, autostop et covoiturage organisé...* ». Elle propose notamment la mise en place d'une « *tarification sociale de l'autopartage* » qui permettrait « *d'en assurer un développement plus rapide pour les populations qui en ont le plus besoin* ».

Synthèse des demandes et propositions

- Améliorer la fiabilité, la fréquence et l'amplitude des transports en commun
- Créer une tarification et une billettique unique sur toute la grande région grenobloise
- Renforcer la tarification sociale des transports en commun, voir aller jusqu'à leur gratuité
- Développer les infrastructures cyclables et augmenter le nombre et la capacité des parkings à vélos
- Sécuriser les stationnements vélos pour empêcher les vols
- Garantir la possibilité aux piétons de se déplacer en toute sécurité, y compris en fermant des voies à la circulation automobile si nécessaire
- Equiper les transports en commun de dispositifs d'accrochage vélo
- Développer un réseau de bornes de recharge suffisant et accessible pour les véhicules électriques.
- Favoriser le covoiturage en autorisant l'utilisation des véhicules restreints par la ZFE à condition qu'ils soient utilisés pour le covoiturage ou qu'ils transportent plus d'une personne.

5. LES SUJETS D'EXPRESSION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Les PPA se sont exprimées sur la façon dont elles ont été associées à l'élaboration du dispositif de ZFE, mais également sur leurs attentes concernant la suite de sa mise en œuvre et l'évaluation en sera faite. Les collectivités ont rendu des avis sous des formes variables : certains avis ont fait l'objet d'une délibération alors que dans certains cas l'avis repose sur un courrier du Président ou du Maire.

5.1. Processus de décision, suivi et évaluation

5.1.1. Prise en compte de la concertation préalable

Plusieurs collectivités ont salué le travail de concertation mené par la Métropole de Grenoble : la Ville de Saint-Martin-d'Hères pointe « *le travail long et complet de concertation* » mené par la Métropole, qui a « *associé les communes à chaque étape* » et a permis de « *ensemble, de trouver des points de convergence* ». De même, les communautés de commune du Massif du Vercors, de Bièvre Est, de l'Oisans et du Grésivaudan constatent l'utilité de la concertation volontaire menée en octobre – décembre 2022, et la bonne prise en compte des inquiétudes, des remarques et des propositions formulées à cette occasion.

5.1.2. Suivi et évaluation

La Ville de Grenoble sollicite Grenoble Alpes Métropole pour « *la tenue d'un bilan annuel à l'échelle de la Métropole* ».

Elle souhaite en parallèle la « *création d'une commission d'évaluation dédiée à la ZFE* » qui aurait pour objet de « *suivre et d'analyser ses effets, en réunissant les différentes communes impactées par celle-ci, afin d'adapter si besoin ses modalités en fonction de la réalité de chaque territoire et en particulier de l'acceptabilité sociale par la population* ». L'Etablissement public du SCoT de la Grande région de Grenoble (EP SCoT) a également demandé que l'ensemble des territoires de la Grande région grenobloise soient associées au suivi et aux évaluations du dispositif.

L'Etat souligne qu'une « *association large à l'échelle de l'aire d'attraction devra se poursuivre et se conforter dans toutes les étapes de mise en œuvre de la ZFE-m* ».

La ville de La Tronche demande « *un suivi régulier des mesures d'accompagnement, à l'échelle de chaque commune* » afin de « *permettre d'infléchir collectivement* » le dispositif. Cette position est partagée par la ville de Fontaine.

De la même façon, la Ville de Meylan considère que « *le suivi de l'opérabilité des dérogations, de l'efficacité des mesures d'accompagnement et des variations des pollutions et des impacts sanitaires associés doivent [pouvoir] amener le comité de pilotage ZFE à adapter les règles* ».

La commune de Champagnier partage cette volonté de faire évoluer le dispositif en « *considérant la progression du parc de véhicules en circulation, le contexte réglementaire et du marché de véhicules disponibles* ».

Enfin, la Ville de Saint-Martin-d'Hères déclare « *attendre aussi beaucoup de l'évaluation obligatoire de 2026* ».

5.2. Modalités du projet

Le calendrier de mise en œuvre, les périmètre d'application des restrictions et le caractère non-permanent de la ZFE avaient fait l'objet de nombreuses contributions lors de la concertation volontaire. Si le projet présenté semble avoir satisfait aux attentes exprimées à cette occasion, quelques remarques et commentaires ont été formulées sur ces sujets, ainsi que sur l'objectif affiché mais non retenu dans le dossier réglementaire d'interdire les véhicules diesel à horizon 2030.

5.2.1. Calendrier

Constatant les délais très courts de mise en œuvre des premières restrictions et considérant qu'il « sera difficile pour les premières personnes concernées (propriétaires de voitures à vignette Crit'Air 5) de mettre en place des solutions alternatives avant ce 1^{er} Juillet 2023 », la CC du Massif du Vercors a formulé une demande de report du calendrier « d'au moins 1 an ». Le Conseil départemental de l'Isère et la Région Auvergne-Rhône-Alpes demandent un report de la mise en place de la ZFE (de 3 ans dans la cas du CD38). La commune de Jarrie a également regretté une mise en œuvre trop rapide.

Dans le même temps, le Préfet de l'Isère rappelle dans son courrier que le calendrier proposé prévoit « le lancement de la ZFE-m avec un retard de six mois par rapport à l'exigence de la loi Climat & Résilience ». Si l'avis de l'Etat reconnaît que ce « décalage de 6 mois de la première étape par rapport au calendrier obligatoire s'explique par la nécessité d'optimiser la maturité et l'acceptabilité du projet », il précise également qu'il convient désormais de ne plus reculer la mise en œuvre de la ZFE.

Plus généralement dans leur avis, les services de l'Etat indiquent que si « au vu de l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire, il est probable que le territoire sorte de la liste réglementaire des territoires en dépassement des seuils de polluants atmosphériques ». Le territoire « reste cependant soumis aux exigences du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) Grenoble Alpes Dauphiné 2022-2027, et donc à l'obligation de mettre en place une ZFE pour véhicules particuliers a minima selon le calendrier demandé par la loi, conformément à la fiche action MU2.2 du plan d'action du PPA ».

5.2.2. L'interdiction des Crit'Air 2 à horizon 2030

Concernant l'objectif affiché d'interdire les véhicules Crit'Air 2 à horizon 2030 [hors cadre de la consultation réglementaire], les communes de Meylan et Saint-Egrève se sont déclarées favorables à la « poursuite des études et travaux ». Elles souhaitent « communiquer dès à présent sur cette mesure afin de donner de la visibilité aux habitants et aux acteurs du territoire, notamment pour éviter que les personnes devant changer de véhicules rachètent un véhicule d'occasion diesel ».

La Ville de Grenoble souhaite que la sortie du diesel constitue une étape formelle de l'arrêté ZFE-m et demande que la Métropole se positionne sur une date de sortie « en 2028, comme la Métropole de Lyon ».

La Ville d'Echirolles s'est déclarée quant à elle « très réservée sur l'intérêt de dépasser l'obligation réglementaire en planifiant une éventuelle sortie du diesel », tout en demandant également la poursuite des études sur le sujet. Ces réserves sont partagées par la ville de Fontaines. La CA du Pays Voironnais a quant à elle marqué son opposition à cette ambition, « considérant que les contraintes qui pèseraient sur nos concitoyens, excédant les exigences de la loi, seraient à la fois injustes et démesurées ».

La Ville de Grenoble souhaite également que soit annoncée « une date horizon de sortie de l'essence, afin de permettre aux habitant-es d'anticiper cette fin de l'essence dans leur logique de changement de mobilité ou d'achat d'un nouveau moteur ou d'un nouveau véhicule ».

Demandes et propositions :

- Reculer/ne plus reculer la date d'instauration de la ZFE
- Poursuivre les études sur l'interdiction des véhicules Crit'Air 2
- Intégrer l'étape d'interdiction des véhicules Crit'Air 2 à l'arrêté ZFE
- Annoncer une date horizon d'interdiction des véhicules essence

5.2.3. Périmètre de la ZFE

Exemption de voies et risques de report de trafic

Plusieurs collectivités (notamment CC Massif du Vercors, CC Bièvre Est, CC de l'Oisans, CC du Grésivaudan, Saint-Martin-le-Vinoux, Echirolles) se sont déclarées satisfaites que l'essentiel de leurs demandes relatives à l'exclusions des voies d'accès aux massifs, aux parkings-relais (P+R) et aux gares aient bien été prises en compte.

La Ville de Saint-Martin-le-Vinoux se déclare favorable à « l'exemption de la RN 481 et de la RD 57 de la zone à faible émission en tant que voiries stratégiques d'entrée de territoire, d'accès au cœur de Métropole, de transit, et de rabattement sur le parking relais de l'Esplanade depuis les coteaux de Chartreuse ».

Plusieurs collectivités (CC du Massif du Vercors, CC Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, CA Pays Voironnais, villes de Saint-Martin-le-Vinoux et du Pont-de-Claix) ainsi que le SMMAG demandent toutefois l'exemption d'une voirie permettant l'accès à la gare ferroviaire et routière de Grenoble depuis l'A480. Il est par exemple exprimé que cet équipement « doit rester accessible à tous », considérant qu'il est celui « de tout un bassin de mobilité de plus de 650 000 habitants et permet notamment de bénéficier du service de Train à Grande Vitesse, pour les habitants de la Métropole et bien au-delà ».

La CC de l'Oisans se déclare étonnée que « l'accès via la D5 à Eybens soit inclus dans la ZFE, sur la portion entre le giratoire de l'avenue de la République et la RN87 », précisant que « cet accès est largement utilisé, notamment en itinéraire "bis" de délestage, en cas de difficultés de circulation sur la RD1091 ».

La CC du Massif du Vercors demande que les voies d'accès au parking-relais Poya, à Fontaine, soient ajoutées à la liste des exemptions, au motif que ce dernier est « très utilisé par les habitants du Vercors pour prendre le Tram A qui donne accès à la gare SNCF de Grenoble notamment ».

La Ville d'Echirolles se déclare satisfaite que « l'axe menant à la Clinique des Cèdres depuis la rocade » figure sur la liste des exemptions, mais regrette que « l'accès reliant la combe de Champagnier au parking de l'Étoile à Pont-de-Claix » n'y figure pas, alors que cela « concerne pourtant un nombre de véhicules non négligeable qui empruntent au quotidien cet axe (12 000 véhicules/jour). »

La commune de Jarrie constate pour sa part que « l'accès aux Voies Rapides Urbaines nécessitera des contournements et des rallongements de trajets », tandis que les communes du Sappey-en-Chartreuse et de Murianette déplorent d'une part que « la situation spécifique des accès aux massifs est vague et restera de nature à exclure des visiteurs qui auraient pu venir », et d'autre part que « les reports de roulage d'un secteur " ZFaibleE " vers l'extérieur risquent de transférer ou concentrer la pollution de l'air vers des " ZForteE " ».

Demandes et propositions :

- Ajouter à la liste des voies exemptées :
 - L'accès à Eybens via la D5
 - Un accès à la gare de Grenoble via l'A480
 - Un accès au P+R Poya à Fontaine
 - Un accès supplémentaire au P+R de l'Étoile via Champagnier

Gestion des déviations du trafic en cas d'évènement majeur sur le réseau routier national

Les services de l'Etat déclarent avoir « pris note de l'exclusion du périmètre de la ZFE-m des voiries du réseau routier national gérées ou concédées par l'État (A48, RN481, A480, A41, RN87 RN8ES et A51) ».

Ils indiquent toutefois que « en cas d'évènement majeur, des déviations peuvent actuellement être prescrites ou rendues nécessaires dans le cadre de plans de gestion des déplacements ou de plans de gestion du trafic en vigueur ». L'Etat souhaite ainsi que les modalités de levée des prescriptions liées à la ZFE-m soient « travaillées et définies en lien avec les services préfectoraux de gestion de crise ».

Demandes et propositions :

- Définir, avec les services préfectoraux de gestion de crise, les modalités de levée des prescriptions de la ZFE, sur certains axes, en cas d'évènement majeur

Articulation entre la ZFE et le dispositif de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution

Les services de l'Etat souhaitent également que la Métropole et la Préfecture de l'Isère veillent ensemble à ce que le dispositif de ZFE-m et le dispositif de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution (défini par l'arrêté préfectoral n°38-2020-06-05-002 du 5 juin 2020) soient « cohérents et complémentaires dans les objectifs visés ». Ils indiquent que « à l'avenir, il faudra adapter l'arrêté préfectoral de circulation différenciée pour clarifier l'interface avec la ZFE-m ».

Demandes et propositions :

- Clarifier, avec les services préfectoraux, l'interface entre la ZFE et le dispositif de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution

5.2.4. ZFE non-permanente

Les CC de l'Oisans, du Grésivaudan et du Massif du Vercors se sont montrées satisfaites que le choix d'une ZFE non-permanente ait été retenu, considérant que cela « *apportera une certaine souplesse* » et permettra à leurs habitants « *de pouvoir toujours accéder le soir et les week-ends à l'offre d'activités commerciales, culturelles ou de loisirs du périmètre de la ZFE, quel que soit leur véhicule* », « *lorsque l'offre de transport en commun est la plus faible ou inexistante* ».

Les services de l'Etat considèrent que ce choix est « *bien justifié et semble pertinent* ». Ils rappellent toutefois, que cela « *rend le contrôle des véhicules en stationnement impossible* ».

Ce dernier constat est partagé par la Ville de Grenoble qui regrette que le choix de mettre en place une ZFE permanente 24 h/24 et 7 j/7, « *à l'image des autres métropoles* » et pour permettre ce type de contrôle, n'ait pas été fait. Comme la Ville de Meylan, elle ajoute que cela aurait également permis « *plus de lisibilité* », constatant que la ZFE non-permanente peut être « *difficile à appréhender* ».

Le SMMAG considère au contraire que le choix de cette modalité apporte une souplesse importante tout en permettant de « *limiter un trop grand nombre de dérogation qui nuit à l'efficacité de la ZFE et à sa lisibilité* ».

5.3. Efficacité, lisibilité et contrôle du dispositif

L'efficacité du dispositif sur la qualité de l'air et ses effets pervers (notamment concernant son impact carbone) ont été débattus par les PPA, qui accordent une importance particulière à ce que la lisibilité du dispositif soit assurée, malgré sa complexité et malgré les dérogations nécessaires à son acceptabilité. A ce sujet, les attentes des PPA sont particulièrement fortes sur la communication qui accompagnera sa mise en œuvre, mais également sur les moyens de contrôles qui seront déployés.

5.3.1. Efficacité du projet sur la qualité de l'air

Les services de l'Etat considèrent que le projet proposé « *répond aux exigences de la fiche MU2.2 du plan d'action du le Plan de protection de l'atmosphère 2022- 2027* » puisque les études réalisées par ATMO indiquent qu'il « *contribue de façon majeure à l'atteinte des objectifs en NO₂ en 2027* ».

Ils demandent toutefois que des précisions méthodologiques soient apportées « *afin de dissocier son impact qualité de l'air de la ZFE-m VUL/PL existante sur la réduction des polluants atmosphériques* », considérant en effet que « *les modalités de prise en compte de cette dernière dans la modélisation des impacts de la ZFE-m tous véhicules sur la réduction de polluants ne sont pas explicitées* ».

Plus globalement, l'Etat regrette qu'aucune hypothèse relative au taux de fraude attendu n'ait été retenue pour le calcul de l'ensemble des impacts de la ZFE. Dans leur avis, les services de l'Etat suggèrent de se baser sur l'évaluation de la ZFE-m VUL/PL, ou sur le chiffre de « *17 % des personnes [qui] se déclarent prêtes à ne pas respecter la ZFE-m* », afin de définir une hypothèse plus réaliste

La Ville de Grenoble estime que l'impossibilité de réaliser un contrôle en stationnement « *limitera très fortement le respect et la portée de cette nouvelle réglementation* », et que cette dernière sera donc « *très probablement inefficace au regard des objectifs recherchés* ».

Reconnaissant que l'« *objectif d'améliorer la pollution de l'air est louable* », les communes du Sappey-en-Chartreuse et de Murianette considèrent que « *les prérequis n'ont pas été mis en œuvre pour passer aussi vite aux principes d'une ZFE* », citant l'absence « *de logique d'ensemble, de ville en ville* », l'« *amélioration du flux des voitures (axe de circulation, onde verte, fluidité des carrefours tram...)* », et le « *contrôle technique des véhicules* ».

Demandes et propositions :

- Apporter des précisions sur les études qualité de l'air afin de dissocier les impacts qualité de l'air de la ZFE VUL/PL existante et ceux de la ZFE VP/2RM
- Pondérer les résultats d'impacts de la ZFE à partir d'une hypothèse de taux de fraude

5.3.2. Les effets pervers du projet

La vignette Crit'Air

La Ville de Meylan considère que « devant le manque de lisibilité des critères des vignettes Crit'Air (poids des véhicules non pris en compte malgré son impact sur les particules fines émises), il est nécessaire que l'action de la Métropole auprès de l'Etat pour les faire évoluer soit plus visible. » La commune de Jarrie considère également que la vignette Crit'Air n'est pas adaptée.

Le devenir des véhicules mis au rebut

La commune de Jarrie considère par ailleurs, comme la commune de Bresson, que le nombre important de véhicules mis au rebut nécessitera de « se questionner sur l'avenir et le recyclage de l'ensemble de ces véhicules Crit'Air 5 (puis 4, puis 3) ».

Demandes et propositions :

- Mener une action auprès de l'Etat pour faire évoluer la vignette Crit'Air (prise en compte du poids des véhicules par exemple)
- Anticiper le devenir des véhicules mis au rebut et la capacité de retraitement des filières de recyclage

5.3.3. La lisibilité du dispositif et exigences d'information

Les communes de Domène, Fontanil-Cornillon, Jarrie, Le Sappey-en-Chartreuse, Murianette, et Saint-Paul-de-Varces font toutes le constat d'un « dispositif trop complexe ».

L'Etat demande que les dérogations et leurs conditions d'attribution soient développées et explicitées.

Les services de l'Etat estiment également que l'appropriation, par les usagers, des deux ZFE mises en place sur le territoire (ZFE VUL/PL et ZFE VP/2RM) « sera complexe et dépendra entièrement du travail de communication et de signalisation réalisé par les services de la Métropole ».

Ils ajoutent qu'« une communication forte, durable et pédagogique doit donc être mise en place sur ce sujet, apportant la clarté nécessaire aux citoyens pour assurer un fonctionnement simple et efficace de la ZFE-m proposée, sans nuire à la ZFE-m existante. » Ils estiment que, pour ce faire, « une attention sera notamment portée à la qualité de la campagne d'information de 3 mois qui accompagnera la sortie de la ZFE-m. Les efforts devront ensuite être poursuivis autant que nécessaire tout au long du déploiement du projet. »

Les services de l'Etat considèrent également qu'« une association large à l'échelle de l'aire d'attraction devra se poursuivre et se conforter dans toutes les étapes de mise en œuvre de la ZFE-m, notamment dans l'étape à venir de campagne d'information locale ». De la même façon, l'Etat préconise de « communiquer aux usagers le plus tôt possible la stratégie de signalétique de la ZFE-m sur le territoire et de faire connaître les modèles précis de panneaux ». Il indique que la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIRCE) examinera avec soin « les demandes de messages, ponctuels ou permanents, sur les panneaux à messages variables ou sur la signalisation directionnelle le long des axes structurants ».

La Ville de Grenoble demande que soit lancée d'urgence une « une grande campagne de communication métropolitaine sur l'ensemble du dispositif », ainsi qu'une autre campagne de communication « avec le CHU et le corps médical sur les effets de la pollution de l'air sur la santé ».

La CC de Bièvre Est demande que le plan de communication autour de l'entrée en vigueur de la ZFE soit « élaboré pour une échelle plus large que le seul périmètre de la ZFE correspondant à la grande région grenobloise ».

La Ville de La Tronche demande que les communes puissent recevoir « des informations claires et détaillées sur le dispositif », estimant que « chaque commune doit pouvoir être le relais des habitants qui auraient des difficultés de compréhension des contraintes et des aides ».

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Isère « déplore la complexité qui altère la compréhension et souhaite que la phase d'information et de communication (accompagnée d'actions ciblées) dure aussi longtemps que nécessaire ».

L'Établissement public du SCoT de la Grande région de Grenoble (EP SCoT) demande également qu'une « homogénéisation progressive du cadre réglementaire soit recherchée » avec les agglomérations voisines (notamment Lyon et Chambéry).

Demandes et propositions :

- Expliciter les dérogations et leurs conditions d'attribution
- Clarifier la cohabitation et la superposition des deux ZFE qui ont chacune un périmètre et une temporalité propre
- Mettre en place une communication forte sur le dispositif, qui soit durable et pédagogique et qui associe l'ensemble des collectivités de l'aire d'attraction
- Mettre en place une communication avec le CHU et le corps médical sur les effets de la pollution de l'air sur la santé
- Communiquer sur la signalétique qui sera utilisée

5.3.4. Dérogations

La Ville de Meylan et le SMMAG considèrent que les dérogations proposées « répondent à des préoccupations importantes des habitants : petits rouleurs, travailleurs aux horaires décalés, voix d'accès à la Métropole et en particulier aux massifs, accès aux établissements de santé, week-ends exclus, pass 12 jours ... ».

La commune de Champagnier demande qu'une « vigilance particulière soit apportée au respect des libertés individuelles et collectives dans les mesures de contrôle » et dans l'attribution des dérogations.

La commune de Saint-Paul-de-Varces estime ainsi que la complexité du dispositif est « renforcée par de multiples dérogations, rendant les règles incompréhensibles et la situation ingérable pour [les] concitoyens, qui devront changer de mobilité selon le trajet qu'ils emprunteront, le nombre de jours leur restant sur leur Pass journalier, le nombre de km qu'ils auront réalisés dans l'année, qu'ils se rendront en établissement de santé (mais pas chez un médecin...), qu'ils travailleront en horaires décalés (par rapport à quoi ?), etc. ». Elle considère également qu'« aucun contrôle correct ne pourra être appliqué face à ces dérogations. », questionnant : « qui pourra ainsi vérifier que le conducteur fait plus ou moins de 5 000km par an, qu'il travaille dans une entreprise en difficulté, qu'il fait partie d'une association de bienfaisance, qu'il ne dispose pas d'une offre de transport en commun sur son trajet domicile-travail ou qu'il utilise bien un jour de son Pass Journalier ou de celui de ses passagers ? ».

« Pass journalier »

Les services de l'Etat demandent que « les modalités de dérogation soient précisées, en particulier la mise en place du 'pass journalier' » qui nécessiterait l'attribution d'une attestation de dérogation ainsi qu'un macaron à afficher derrière le pare-brise, ce qui « pose la question des délais de délivrance ».

La CC du Massif du Vercors regrette que « le 'Pass journalier' soit limité à 12 jours » et non 52 comme elle l'avait demandé.

La CC de Bièvre Est considère que « les possibilités de dérogation sont justes et tiennent compte des contraintes liées à des usages spécifiques » et estime de « le pass journalier de 12 jours annuels apporte un niveau de flexibilité supplémentaire qui sera apprécié par les habitants des territoires voisins dont fait partie Bièvre Est ».

Dérogation pour les travailleurs en horaires décalés

Concernant la dérogation pour les travailleurs en horaires décalés, La CC du Massif du Vercors attire également l'attention de la Métropole « sur le fait que le procédé risque de s'avérer lourd et contraignant pour ces personnes ».

qui supportent déjà de nombreuses contraintes. » Elle souhaite ainsi que « la procédure soit la plus simple possible ».

La commune de Saint-Paul-de-Varces s'interroge également sur ce que recouvre la notion d'horaires décalés : « décalés (par rapport à quoi ?) ».

Dérogation « Rendez-vous médicaux »

La CC de l'Oisans note « le maintien d'accès à certains établissements de santé, comme l'Hôpital Nord, l'Hôpital Sud et la Clinique des Cèdres » et la création d'une « dérogation spécifique « rendez-vous médicaux en établissement de santé », prévue pour les pathologies lourdes demandant des rendez-vous médicaux fréquents en établissements de santé » mais craint que cela ne soit pas suffisant. En effet, elle redoute que « ces dérogations soient difficiles à demander, pour un public fragilisé, âgé, ou éloigné du numérique » et rappelle que l'« accès à la santé est un enjeu majeur » pour son territoire de montagne. Ces préoccupations sont partagées par la commune de Jarrie.

La CC du Grésivaudan propose que « les personnes ayant besoin d'accéder par nécessité à l'intérieur de la ZFE pour la visite de parents hospitalisés ou en situation de maintien à domicile » ou « pour des démarches administratives à entreprendre » puissent « avoir un droit d'accès spécial, certes limité mais suffisant, en complément et en lien avec les dispositifs envisagés en matière de rendez-vous médicaux ou hospitalisations ».

Autres dérogations

La CC du Massif du Vercors se déclare satisfaite que « la demande de création d'une dérogation pour les entreprises en procédure de sauvegarde ait bien été prise en compte ».

La commune de Jarrie relève que la dérogation nationale est « limitée aux porteurs de handicaps » et n'intègre pas toutes les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le SMMAG, le CC du Grésivaudan et Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, ainsi que la CA du Pays Voironnais proposent « que les véhicules en situation de covoiturage ne soient pas concernés par les restrictions liées à la ZFE-m ».

Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, la CA du Pays Voironnais et le SMMAG proposent également que la ZFE-m soit suspendue « lors des grèves, nationales ou locales, des transporteurs privés ou publics (trains et autobus) ».

Enfin, le Conseil départemental de l'Isère a demandé que les véhicules « nécessaires aux missions de service public, et notamment à l'entretien et à l'exploitation des routes » fassent l'objet de dérogation. Dans le même sens, la société AREA (sollicitée en tant que gestionnaire des voiries autoroutières) a sollicité la création d'une dérogation pour ses véhicules d'intervention, en particulier les « véhicules de déneigement » qui auraient à « circuler à proximité des bretelles d'entrées et de sorties ».

Demandes et propositions :

- Clarifier les conditions d'éligibilité aux différentes dérogations, les modalités d'attribution (et notamment les délais de délivrance) et de contrôle ; mettre en place une procédure la plus simple possible, adaptée aux populations fragilisées, âgées, ou éloignées du numérique
- Augmenter le nombre de jours autorisés pour le « Pass journalier » (passer de 12 à 52 jours autorisés)
- Mettre en place une dérogation pour la visite de parents hospitalisés ou en situation de maintien à domicile
- Mettre en place une dérogation pour la réalisation de démarches administratives (pour l'accès à l'Hôtel de Préfecture par exemple)
- Compléter la dérogation nationale prévue pour véhicules affichant une carte mobilité inclusion (CMI), toutes les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite n'étant pas éligibles à cette carte
- Mettre en place une dérogation pour les véhicules en covoiturage

- Lever les restrictions de circulation ZFE en cas de grèves, nationales ou locales, des transporteurs privés ou publics (trains et autobus)
- Créer une dérogation pour les véhicules nécessaires à l'entretien et l'exploitation des routes appartenant aux collectivités et aux sociétés d'autoroutes (ex : déneigeuses)

Propositions de nouvelles dérogations pour les professionnels et leurs véhicules

La Chambre des métiers et de l'artisanat demande la création, *a minima*, d'« une nouvelle dérogation locale de 3 ans renouvelable pour les véhicules des entreprises en difficulté (en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou en état de cessation de paiement) ».

Elle souhaite que cette dérogation puisse « être élargie à d'autres entreprises artisanales (entreprises artisanales présentant des difficultés de trésorerie, chiffre d'affaires modeste, etc.) ».

Elle propose également que les entreprises artisanales puissent « bénéficier des dérogations 'petit rouleur', 'travailleurs en horaires décalés' et 'travailleur hors-ZFE' », avec des démarches simplifiées.

Demandes et propositions :

- Créer une nouvelle dérogation locale de 3 ans renouvelable pour les véhicules des entreprises en difficulté (en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou en état de cessation de paiement)
- Créer une nouvelle dérogation pour les entreprises artisanales rencontrant des difficultés de trésorerie ou ayant un chiffre d'affaire modeste
- Permettre aux artisans de bénéficier des dérogations « petit rouleur », « travailleurs en horaires décalés » et « travailleur hors-ZFE » dans le cadre de démarches simplifiées

5.3.5. Contrôle

L'Etat ainsi que plusieurs Villes ont pointé l'impossibilité de réaliser des contrôles en stationnement compte tenu du choix de mettre en œuvre une ZFE non-permanente.

La Ville de Sassenage partage ses « interrogations liées aux modalités de contrôle qui seront instituées dans le but de s'assurer de la bonne application et du respect des mesures envisagées et notamment de l'appui qui pourrait être demandé auprès des différentes polices municipales de la Métropole ». D'autres communes (Domène, Le Sappey-en-Chartreuse, Murianette, Bresson) partagent ces interrogations et s'inquiètent de la mise à contribution des Polices municipales pour réaliser les contrôles.

La Ville de Grenoble souligne la nécessité d'« accélérer, en lien avec l'État, la mise en place du contrôle automatisé des véhicules pour garantir le respect de cette nouvelle réglementation ».

La commune de Saint-Georges-de-Commiers s'inquiète par ailleurs des risques de fraude multipliés par le grand nombre de dérogations.

Demandes et propositions :

- Accélérer, en lien avec l'État, la mise en place du contrôle automatisé des véhicules pour garantir le respect de la réglementation ZFE
- Ne pas imposer un contrôle humain aux polices municipales

5.4. Impacts socio-économiques et accompagnements

5.4.1. Impacts sur la population

La commune de Vaulnaveys-le-Haut « se félicite que la ZFE soit une ZFE non permanente et qu'elle permette de traiter des cas particuliers comme les rendez-vous médicaux, les petits rouleurs, les horaires décalés, les accès aux hôpitaux et aux gares... »

Pour autant, plusieurs communes partagent leur inquiétude concernant « *la situation des ménages dont le véhicule ne pourra plus circuler, en particulier les plus modestes d'entre eux* » (Ville de Domène).

La commune de Jarrie redoute ainsi une « *stigmatisation de la population sur le niveau des revenus* » et une « *accentuation de la fracture sociale* ». La Ville de Sassenage pointe aussi le risque « *d'accentuer certaines inégalités sur le plan social* ». Les communes du Sappey-en-Chartreuse et de Murianette considèrent que « *ces mesures sont de nature à exclure encore plus de la mobilité ceux qui n'ont pas la possibilité de rouler en gros SUV électrique* ».

Dans le même temps, ces deux communes relèvent que « *le cas des besoins en 4x4 pour faire face aux situations de pente, d'enneigement et de travail en montagne n'est pas pris en compte et compliquera la vie des montagnards* ».

5.4.2. Impacts économiques

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Isère souhaite qu'une attention particulière soit accordée à l'impact de la ZFE sur l'attractivité des commerces et services, estimant qu'il « *paraît plus que jamais nécessaire de garantir, dans le long terme, les conditions d'un développement équilibré du commerce entre le centre et la périphérie en garantissant un accès à toutes les clientèles* ».

La Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) a rappelé que « *plus de la moitié des artisans utilise un véhicule personnel pour leur activité artisanale* », citant ainsi un grand nombre d'activités (services à la personne, services, métiers de bouche, BTP, etc.)

Parmi les effets potentiellement négatifs de la ZFE, la CMA cite la « *perte de clientèle* » à cause de la difficulté pour les entreprises artisanales à intervenir sur le territoire de la Métropole, mais aussi la « *difficulté pour les habitants du centre à accéder aux biens et services des artisans situés hors du centre de l'agglomération* ». Elle cite également le « *risque d'endettement* » lié à l'achat d'un véhicule à un prix élevé, et les « *difficultés à recruter* » si les personnes ne peuvent plus se déplacer.

Elle demande « *une aide au changement de véhicule personnel pour les artisans. L'aide pourrait être élargie aux artisans contraints d'utiliser leur véhicule personnel dans le cadre de leur activité (selon une liste définie d'activité par exemple.* »

La Chambre d'agriculture estime également que « *de nombreux agriculteurs et acteurs du monde agricole risquent d'être impactés, alors qu'ils ne disposent pas des moyens financiers leur permettant de s'équiper à court terme en véhicules moins émissifs* » pour « *acheminer leur production sur des points de vente/livraison en circuit court dans des communes de la ZFE, ou vers le MIN de Grenoble, les abattoirs, etc.* »

Demandes et propositions :

- Une aide au changement de véhicule personnel pour les artisans et pour les agriculteurs

5.4.3. Dispositifs d'accompagnement

Articulation et mise en œuvre du dispositif d'accompagnement

Dans son courrier, le Préfet de l'Isère relève que « *l'ensemble du dispositif d'accompagnement que [proposé] répond aux besoins de la population et semble être un des facteurs de réussite [du] projet* », considérant que « *les trois parcours proposés répondent bien à tous les cas de figure auxquels peuvent être confrontés les usagers de la ZFE-m.* »

Il signale toutefois que « *la bonne compréhension du dispositif d'aides et de dérogations par la population et le monde économique constitue Un enjeu d'acceptation social important* ». Les communes du Sappey-en-Chartreuse et de Murianette redoute en effet que l'accès aux aides soit « *encore plus complexe que le dispositif lui-même* ».

La commune de Champagnier considère que « *l'accompagnement aux changement de mobilités ou aux changement de véhicules* » est nécessaire à la bonne mise en œuvre de la ZFE, mais la commune de Saint Georges de Commiers estime à ce sujet que « *la temporalité des deux composantes [du projet] est incohérente : d'abord la contrainte, ensuite les aides, alors que l'inverse aurait été plus approprié* ».

La Ville de Domène craint que « le dispositif d'aide et d'accompagnement prévu ne suffira pas à permettre à chacun de se doter d'un véhicule propre » et que « l'usage du vélo où des transports en commun ne peut pas être la seule réponse à la diversité des situations familiales ou professionnelles ».

La CC du Grésivaudan considère pour sa part que « les mesures d'accompagnement proposées en terme 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 », qui « ne bénéficient pas de transports en commun aussi développés que la Métropole et sont encore très dépendants de la voiture ».

La Ville de La Tronche demande que « des informations claires et détaillées » sur le dispositif d'accompagnement soient partagées, afin que « chaque commune [puisse] être le relais des habitants qui auraient des difficultés de compréhension des contraintes et des aides ». Elle considère en effet que « les communes et leurs représentants sont les premiers interlocuteurs et acteurs des habitants en difficulté » et que leur rôle est primordial dans l'accès aux droits. Elle demande enfin qu'un « interlocuteur des communes [soit] clairement identifié ».

La Ville de Meylan estime que « le "aller vers" est fondamental » pour que les citoyens puissent avoir recours aux aides. Elle propose d'organiser « des permanences dans certaines mairies comme cela est fait pour l'accompagnement pour le logement locatif social ».

Les aides financières au report modal, au renouvellement et au rétrofit

Les services de l'Etat soulignent « l'ambition du dispositif d'aides au changement de mobilité et son aspect innovant ».

La Ville de Saint-Egrève souhaite que les aides financières constituent un soutien adapté « pour les ménages les plus modestes mais aussi de classe moyenne ».

La Ville de Grenoble regrette qu'« aucune campagne de communication massive n'[ait] été organisée sur le sujet de la démotorisation » et que les aides proposées soient « massivement tournées vers le rachat de véhicules, y compris fossiles, comparativement à la somme allouée pour le dispositif de changement de mode de mobilité ».

Les communes de Fontanil-Cornillon et Saint-Paul-de-Varces estiment que les aides au report modal ne suffiront pas à inciter les citoyens à utiliser le vélo ou les transports en commun, compte tenu « de la diversité des situations familiales et professionnelles qui obligent de nombreux citoyens à utiliser la voiture dans leurs déplacements ».

La Ville de Grenoble considère qu'elles sont « calculées sur la base d'un trop faible taux de recours ».

La commune de Bresson estime que « les délais et les coûts pour acquérir un véhicule hybride/électrique, ne sont pas, à ce jour, facilitateurs dans la transition vers des véhicules plus 'propres'. »

La Ville de Grenoble, comme celle de Saint-Egrève, souhaite que l'aide au rétrofit, qu'elle considère « plus accessible pour les ménages » soit consolidée « afin de permettre à cette filière de monter en puissance, dans un territoire pionnier en la matière ».

L'extension des aides financières aux territoires voisins

La CC du Massif du Vercors dit apprécier « l'effort qui est fait pour mettre en place un dispositif d'accompagnement ambitieux des ménages les plus modestes » mais regrette que « la question de l'accompagnement pour les habitants des territoires de proximité soit renvoyée aux collectivités locales associées ».

La Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) de l'Isère souhaite que le dispositif d'accompagnement puisse concerner « l'ensemble des actifs justifiant d'un emploi dans le périmètre de la ZFE, sans tenir compte du lieu d'habitation ». Ce souhait est partagé par la Ville de Grenoble, qui souhaite que les « habitants des territoires voisins membres du SMAGG » puissent en bénéficier, mais aussi par la CC du Massif du Vercors. Cette dernière déclare en effet que, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, elle « ne sera sûrement pas en mesure d'offrir un accompagnement aussi ambitieux » que celui prévu par la Métropole.

Les services de l'Etat considèrent également qu'il « serait pertinent de préciser quelles sont les aides mises en place par les autres collectivités et leur compatibilité avec le dispositif de Grenoble Alpes Métropole le cas échéant, et la

façon dont la gouvernance s'installe entre territoires autour de ces dispositifs d'aides ». Ils proposent que « l'interface de ces dispositifs » soient organisés par le Conseil Régional ou le Conseil Départemental. L'EP SCoT partage cet avis.

Demandes et propositions :

- Permettre aux communes de disposer des informations nécessaires et d'un interlocuteur identifié, afin qu'elle puisse relayer le dispositif d'accompagnement sur leur territoire
- Organiser des permanences de conseil et d'accès aux aides dans les Mairies
- Permettre aux ménages des classes moyennes de bénéficier des aides financières
- Organiser une campagne de communication sur la démotorisation
- Consolider les aides au rétrofit
- Travailler avec les collectivités voisines, le Département et la Région pour étendre l'éligibilité aux aides financières à toutes les personnes travaillant dans la ZFE

5.5. Offre de mobilités alternatives, bornes de recharge et P+R

Les PPA ont enfin formulé leurs attentes concernant le déploiement d'une offre de mobilités alternatives ambitieuse et permettant d'atteindre les objectifs de report modal affichés par le projet. La réalisation de nouveaux P+R et le déploiement de bornes de recharge sont également des impératifs mis en avant par les personnes publiques associées.

5.5.1. Offre de mobilités alternatives

La Ville de Grenoble constate que « plusieurs projets structurants permettant de proposer une alternative puissante à la voiture individuelle (BHNS Montbonnot - Grenoble, remaillage du tramway pour passer de 5 à 8 lignes, prolongement du Tram E, renforcement des lignes périurbaines) » prévus par l'actuel Plan de Déplacements Urbains (PDU), « ne seront pas réalisés avant [la fin 2023], plaçant de nombreux habitant-es modestes et très modestes impacté-es par la ZFE sans offre de transport alternative ».

Elle rappelle « la nécessité de viser un vrai projet de transformation de la mobilité, en s'attachant aux priorités votées dans le PDU en 2019 et en incitant aux mobilités douces et aux transports en commun en les rendant plus attractifs et accessibles aux personnes les moins aisé-es : fréquence, plages horaires, tarif social attractif et gratuité pour les moins favorisés, gratuité des transports en commun les week-ends ... »

La Ville de Saint-Egrève considère également que la mise en place de la ZFE nécessite ainsi « la mobilisation effective de moyens d'investissement pour réaliser les actions de Plan de Déplacements Urbains actuels ».

Dans son avis, la Ville de Meylan estime même que « le Plan de Déplacements Urbains doit être revu pour que l'ensemble des investissements à partir d'aujourd'hui servent la ZFE, notamment ses entrées/sorties, et facilitent une offre renforcée de transports en commun avec un niveau de fréquence répondant aux besoins, le développement de nouvelles infrastructures pour favoriser la pratique du vélo, l'aménagement de l'espace public pour encourager la marche, l'accélération de l'autopartage, la création d'un réseau de parking relais et de bornes de recharge électriques ... »

Transports en commun

La Ville d'Echirolles exprime « la nécessité de prolonger la ligne de tram E et d'améliorer la desserte en bus de plusieurs secteurs échirollois, notamment au sud du quartier des Granges, dans le quartier de la Commanderie, ainsi qu'au niveau du secteur ouest compris entre les Berges du Drac et Navis ».

La commune de Saint-Martin-le-Vinoux demande « la réalisation de la nouvelle ligne de transport par câble envisagée entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux, », qui permettrait « d'augmenter l'offre de transport et le report modal et les connexions de mobilité en entrée de zone à faible émission ».

La commune de Meylan demande « le renforcement de la ligne de bus C1 », tandis que la ville de Fontaine considère que « le transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux pour permettre une liaison rapide entre les deux rives de l'Isère et le prolongement de la ligne A du tramway vers Sassenage » constituent des dossiers

stratégiques « nécessaires à la bonne réussite de la ZFE ». Elle demande également la réalisation « d'une liaison en site propre entre Fontaine et Seyssinet-Pariset le long du boulevard Paul Langevin ».

La commune de Bresson regrette la « desserte des transports en commun quasi inexistante et non fonctionnelle » dans sa commune.

La commune de Vaulnaveys-le-Haut demande « le développement des transports en commun (fréquence notamment) et du transport à la demande (notamment dans les zones peu denses) pour améliorer les interconnexions entre les différents modes de transport ».

La Ville de Saint-Martin-d'Hères estime qu'il « devient urgent que le gouvernement soutienne le SMMAG dans ses projets de développement des infrastructures, permettant alors de relancer l'attractivité du transport en commun et d'envisager des tarifs plus abordables, voire même la gratuité partielle ou totale ».

La Ville de Saint-Martin-le-Vinoux demande que le seuil d'éligibilité à la tarification solidaire au réseau de transport en commun soit relevé au-delà de 755 euros de quotient familial pour faciliter l'accès au report modal d'un plus grand nombre de personnes, en complément des dispositifs d'aides spécifiques envisagés.

La Ville de Grenoble souhaite également « renforcer la tarification sociale des transports », et encourage la mise en place de « la gratuité totale des transports 7j/7 pour les plus modestes, puis le week-end pour toutes et tous ».

RER métropolitain

La CC de Bièvre Est rappelle « tout son intérêt pour que soit mis en œuvre le RER métropolitain grenoblois en associant un maximum les territoires voisins et en prolongeant la réflexion aux solutions de rabattements vers les gares portes d'entrée du réseau. »

Cet intérêt est partagé par le SMMAG, ainsi que par les communes d'Echirolles, de Meylan, de Saint-Martin-d'Hères, de Pont-de-Claix, de Vaulnaveys-le-Haut et de Saint-Martin-le-Vinoux. Elles regrettent que ce projet soit « repoussé à l'échéance de 2030 ou 2035 » et souhaitent « l'engagement de l'Etat, de la Région, du Département et de la Métropole » dans « la réalisation du RER métropolitain pour apporter aux habitants du territoire une réponse adaptée et indispensable pour diminuer le volume du trafic automobile provenant du périmètre et en dehors du périmètre de la ZFE. Il permettra de répondre aux besoins des habitants des périphéries à destination du centre urbain, tant en matière professionnelle, particulière, de loisirs ou de tourisme. Cela contribuera à désengorger les axes d'entrée de territoire et à ainsi améliorer l'attractivité du territoire et la qualité de l'air ».

L'EP SCoT partage également cette volonté de voir la « concrétisation des grands corridors de mobilité reposant sur les transports en commun ». En plus du RER grenoblois, il cite le renforcement des « lignes périurbaines de cars et de bus avec notamment le SMMAG, le Pays Voironnais, la région AURA et l'Etat ».

Demandes et propositions :

- Renforcer l'offre de transports en commun (desserte, fréquence) dans les territoires peu desservis
- Renforcer la tarification sociale des transports en commun
- Accélérer la mise en œuvre du RER métropolitain
- Compléter l'offre de transports en commun par une offre de transport à la demande (dans les zones peu denses)

Modes actifs

La ville de Fontaine demande « la mise en œuvre du schéma des cycles métropolitains et notamment de la Chronovélo entre Fontaine et Grenoble ».

Pour la Ville de Meylan, il s'agit d'investir en particulier dans « la jonction cyclable avec la gare de Gières ».

La commune de Jarrie estime « qu'il n'y a pas assez de moyens sur les mobilités douces ».

La commune de Vaulnaveys-le-Haut souhaite « la création d'itinéraires cyclables sécurisés pour se rendre sur l'agglomération ».

Demandes et propositions :

- Mettre en œuvre le schéma des cycles métropolitains (chronovélos)
- Créer des itinéraires cyclables sécurisés pour se rendre vers le cœur de l'agglomération depuis les communes situées en périphérie

Usages partagés de la voiture

La Ville de Meylan demande l'accélération de l'autopartage.

La Ville de Grenoble propose le développement « d'un système de tarification sociale de l'autopartage en lien avec le Ministère des transports et Citiz afin de généraliser le modèle de la voiture partagée ».

Elle propose également « le lancement d'un appel à projet pour des taxis collectifs sur le territoire afin de partager les véhicules autant que possible ».

Demandes et propositions :

- Accélérer le déploiement des services d'autopartage
- Développer un système de tarification sociale de l'autopartage en lien avec le Ministère des transports et les opérateurs
- Lancer un appel à projet pour des taxis collectifs

5.5.2. Parkings relais (P+R)

La CC de Bièvre Est demande à être associée « aux réflexions conduites par le SMMAG sur le schéma directeur des parkings-relais ». L'EP SCoT propose également d'élargir « à l'échelle de la Grande région grenobloise la réflexion du Schéma directeur des parkings relais » et que sa mise en œuvre soit organisée « avec le SMAGG, la région Aura et les EPCI de la Greg ».

La Ville de Pont-de-Claix se déclare « favorable à l'étude de la création d'un parking en ouvrage en lieu et place de l'actuel P+R de l'Étoile, afin d'en augmenter la capacité et contribuer à faciliter le report modal des usagers impactés par la ZFE ».

La commune Vaulnaveys-le-Haut souhaite « l'aménagement de parking relais équipés de Vélobox en zones périphériques (Tavernolles, Eybens, Uriage, etc.) ».

Elle propose également le « développement d'alternatives d'accès aux stations de ski (parking-relais au pied des routes d'accès aux stations) ».

La Ville de Saint-Martin-le-Vinoux demande « la création d'un parking relais à proximité de la station de tramway Hôtel de ville de Saint-Martin-Le-Vinoux de la ligne de tramway E et de la future station de câble ».

La Ville de Fontaine demande la réalisation du « pôle d'échange multimodal de la Poya ».

Demandes et propositions :

- Développer les parkings relais existant en les transformant en pôle d'échange multimodale
- Associer l'ensemble des collectivités à l'échelle de la Grande région grenobloise à la réflexion du Schéma directeur des parkings relais
- Aménager des parkings relais équipés de Vélobox en zones périphériques
- Développer des parkings-relais au pied des routes d'accès aux stations

5.5.3. Bornes de recharge électrique

La Ville d'Echirrolles pointe « l'offre limitée en bornes de recharge sur le territoire communal » et indique qu'« une mutation du parc automobile ne pourra pas s'effectuer sans une accélération de ce service ».

La commune de Jarrie considère également que le parc de recharge n'est pas assez important.

Demandes et propositions :

- Développer l'offre en bornes de recharge pour accompagner l'électrification du parc automobile

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION

6.1. Six grands enseignements

L'analyse des contributions du public et des personnes publiques associées a permis de faire émerger six principaux types d'attentes. Certaines de ces attentes trouvent déjà une réponse dans le projet de ZFE et dans le dispositif d'accompagnement prévu, d'autres demandent à être travaillées, enfin une partie d'entre elles ne peuvent être appliquées pour des raisons règlementaires, pratiques ou relevant de l'efficacité de la mesure. Ci-dessous, les six grands types d'attentes.

1. Garantir la lisibilité du dispositif

- Clarifications
- Communication

2. Garantir la possibilité à chacun de s'adapter aux contraintes

- Flexibilités (périmètre et exceptions, ZFE non-permanente, dérogations)
- Accompagnement
- Evolutions de l'offre de mobilité

3. Garantir l'efficacité du dispositif sur la qualité de l'air

- Etudes
- Contrôle

4. Limiter l'impact carbone de la ZFE

- Actions complémentaires

5. Evaluer le dispositif et permettre des évolutions et des ajustements

- Suivi et évaluation
- Poursuite du dialogue avec les communes et les EPCI voisins

6. Mettre en place des mesures complémentaires d'amélioration de la qualité de l'air

- Mesures complémentaires

6.2. Les réponses apportées aux demandes et propositions

Cette partie du rapport présente un tableau récapitulatif des propositions/attentes recueillies dans le cadre de la consultation réglementaire (détaillées dans les parties précédentes) classées selon les 6 types définis. Chaque proposition/attente est associée à un premier niveau de réponse de la part de la Métropole

Légende :

Fréquence d'occurrence de la proposition ou de la demande	
X	Notable
XX	Moyenne
XXX	Elevée
I	Une seule demande

Réponse apportée à la proposition	
✓	Déjà pris en compte dans le projet / adaptation du projet pour prendre en compte la proposition
•	Réponse en cours de construction / réflexion à mener
X	Rejet de la proposition
○	Commentaire

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence		Réponse
		Citoyens	PPA	
Garantir la lisibilité du dispositif				
Clarifications	Expliciter les dérogations et leurs conditions d'attribution (en particulier « pass journalier », « petit rouleur » et « travailleur en horaires décalés »)	XXX	XXX	✓ <i>Les motifs de dérogations sont explicités dans l'arrêté d'instauration de la ZFE ainsi que sur le site web dédié à la ZFE : zfe.grenoblealpesmetropole.fr. Les modalités exactes de demande (démarche et pièces justificatives à fournir) sont précisées sur la plateforme de demande de dérogation disponible sur le site internet de la Métropole.</i>
	Clarifier la cohabitation et la superposition des deux ZFE qui ont chacune un périmètre et une temporalité propre	X	X	● <i>L'information et la communication concernant la ZFE traitent explicitement des différences de périmètre et de temporalité des deux ZFE. Ce travail d'explicitation va être poursuivi en intégrant ce sujet dans la démarche d'information et de communication qui va se renforcer (site web ZFE, guichets téléphoniques/physiques en agences, permanences au plus près des populations, évènements dans les quartiers prioritaires, campagnes de communication aux étapes clés de la réglementation, etc.). La Métropole et le SMMAG mobilisent des moyens importants de communication sur la ZFE, cette communication est opérée par la SPL M TAG.</i>

	Rechercher une homogénéisation des dispositifs ZFE avec les agglomérations voisines (Lyon, Chambéry...)	X	I	●	<i>Le cadre réglementaire de mise en place des ZFE défini par la loi Climat et résilience peut être différent selon les territoires (en fonction des niveaux de pollution le calendrier minimal d'application est différent) et par ailleurs il est peu détaillé laissant chaque territoire définir des règles propres. En outre, l'absence de campagne nationale de communication ne permet pas de donner une visibilité nationale aux ZFE en tant que dispositif en cours de généralisation dans les grandes agglomérations. Cependant, les différents territoires devant mettre en œuvre des ZFE sont en relation et tendent à homogénéiser certaines dimensions du cadre réglementaire de leur ZFE (notamment concernant le cadre dérogatoire).</i>
Communication	Mettre en place une communication forte sur le dispositif, qui soit durable et pédagogique et qui associe l'ensemble des collectivités de l'aire d'attraction	XX	XXX	✓	<i>La Métropole et le SMMAG mobilisent des moyens importants de communication sur la ZFE, cette communication est opérée par la SPL M TAG. La démarche d'information et de communication va être renforcée à partir de juillet 2023 : mise en place du site web ZFE (zfe.grenoblealpesmetropole.fr), réponses aux questions de premier niveau aux guichets téléphoniques/physique en agences, permanences au plus près des populations, évènements dans les quartiers prioritaires, campagnes de communications aux étapes clés de la réglementation...). Les communes de la Métropole et les territoires voisins seront associés à cette démarche (comme cela a été le cas au cours de la période de concertation volontaire de fin 2022). Des kits de communication qui permettront à chaque collectivité de relayer l'information, seront mis à disposition.</i>
	Mettre en place une communication avec le CHU et le corps médical sur les effets de la pollution de l'air sur la santé	-	I	●	<i>L'intégration d'un volet portant sur les effet sanitaire de la pollution de l'air pourra être intégrer dans la démarche de communication, en lien avec les experts du domaine.</i>
	Communiquer sur la signalétique qui sera utilisée	-	I	✓	<i>La signalétique de terrain sera déployée, conformément au cadre réglementaire et sera expliquée via le site internet zfe.grenoblealpesmetropole.fr</i>

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence		Réponse
		Citoyens	PPA	
Garantir la possibilité à chacun de s'adapter aux contraintes – Flexibilités				
Périmètre et exceptions	Autoriser l'accès aux cliniques privées	XX	XX	○ <i>Des voies sont exclues de la ZFE pour permettre un accès permanent à certains établissements de santé de l'agglomération : Hôpital Nord - HCE (La Tronche), Hôpital Nord - Michallon (La Tronche), Hôpital Sud (Echirolles) et Clinique des Cèdres (Echirolles). Pour des raisons de fonctionnalité du périmètre de la ZFE, il n'est pas envisageable d'exempter d'autres voies qui permettraient un accès permanent à d'autres établissements de santé. Cependant, la question de l'accès aux soins est traitée, dans le cadre réglementaire de la ZFE, au travers i) d'une dérogation spécifique « rendez-vous médicaux en établissement de santé » et ii) du « Pass journalier - 12 jours ».</i>
	Autoriser l'accès à la gare de Grenoble via l'A480	X	XXX	✓ <i>Les expressions de plusieurs personnes publiques associées ainsi que de certains habitants ont conduit à adapter le projet de ZFE par rapport à la version mise en consultation : les voies permettant d'accéder au parking de la gare de Grenoble à partir de l'A480 (rue F Esclangon puis av doyen L Weil) seront exemptées dans une logique du maintien d'un accès pour tous à cet équipement de rayonnement extramétropolitain et essentiel à une mobilité moins dépendante de la voiture individuelle.</i>

	Autoriser l'accès à la RN87 par la D5 (traversée d'Eybens)	XX	I	X	<p><i>La D5 fait l'objet d'une exemption sur la portion permettant d'accéder au parking relai "Verderet" assurant notamment le rabattement sur la ligne de bus Chrono C4 et un donc accès au cœur de l'agglomération. La possibilité d'une exemption complète de la D5 jusqu'à la RN87 n'est pas retenue en raison de l'environnement très urbain et de la forte densité de population résidant à proximité de cet axe. Il convient de noter que l'accès à l'A480 et au réseau routier national est possible, et à privilégier par tous les usagers, à partir du sud de l'agglomération via la N85 ou A51 puis A480.</i></p>
	Rendre compréhensible les différences de périmètre entre ZFE PRO et ZFE VUL/PL	X	X	●	<p><i>L'information et la communication concernant la ZFE traitent explicitement des différences de périmètre et de temporalité des deux ZFE. Ce travail d'explicitation va être poursuivi en intégrant ce sujet dans la démarche d'information et de communication qui va se renforcer (site web ZFE, guichets téléphoniques/physiques en agences, permanence au plus près des populations, des événements dans les quartiers prioritaires, des campagnes de communication aux étapes clés de la réglementation...). La Métropole et le SMMAG mobilisent des moyens importants de communication sur la ZFE, cette communication est opérée par la SPL M TAG.</i></p>
	Autoriser l'accès au P+R Poya à Fontaine	X	I	✓	<p><i>Les expressions collectées dans le cadre de la consultation réglementaire ont conduit à adapter le projet de ZFE par rapport à la version mise en consultation : la voie d'accès au terminus du Tram A (à Fontaine) est exemptée de manière à permettre le rabattement des automobilistes, en provenance du Vercors notamment, sur le réseau structurant de transport en commun.</i></p>

<p>Autoriser un accès supplémentaire au P+R de l'Etoile via Champagnier</p>	-	X	X	<p>L'accès au parking relais "Etoile" (Pont-de-Claix) est permis par une exemption de voie à partir de l'A480. La possibilité d'une exemption de voies supplémentaires pour permettre un accès direct à ce parking relais à partir de Champagnier n'est pas retenue en raison du caractère urbain de cette zone, qui en outre, connaît un développement résidentiel fort au sein de la ZAC des Minotiers.</p>
<p>Autoriser l'accès aux grands centres commerciaux en bordure de ZFE : Espace Comboire, Grand Place, Carrefour Echirolles, IKEA, castorama, Carrefour Meylan,etc.</p>	X	-	X	<p>La possibilité d'une exemption des voies qui viserait à permettre un accès aux grands centres commerciaux en bordure de la ZFE n'est pas retenue afin de ne pas éroder l'efficacité environnementale de la ZFE et de ne pas pénaliser les commerces du cœur de l'agglomération dont l'accès ne bénéficierait de telles exemptions.</p>
<p>Exempter un axe nord entre la N481 et la A41</p>	X	-	X	<p>L'exemption des voies entre la RN481 et l'A41 (axe de contournement du centre-ville de Grenoble par le nord - quai de l'Isère) n'a pas été retenue compte tenu du caractère urbain de cette zone. Le contournement est possible par le sud via l'A480 et le Rondeau, axes exemptés de réglementation ZFE et dont les aménagements en cours devraient améliorer les conditions de circulation.</p>
<p>Autoriser l'accès aux cimetières et aux lieux de cultes</p>	X	-	○	<p>La possibilité d'une exemption des voies qui viserait à permettre un accès aux cimetières et lieux de cultes n'est pas retenue pour des raisons de fonctionnalité globale du périmètre de la ZFE et du nombre considérable de voiries qu'il conviendrait d'exempter. Cependant, l'accès au cimetière est possible pour tous en utilisant le « Pass journalier - 12 jours ». Par ailleurs l'accès est possible le week-end.</p>

Entrée en vigueur	Clarifier, avec les services préfectoraux, l'interface entre la ZFE et le dispositif de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution	-	I	✓	L'interface entre la ZFE et le dispositif de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution, puisqu'ils reposent tous les deux sur le système de vignettes Crit'Air, demande effectivement à être explicitée. Un travail dans ce sens sera engagé entre les services de la Métropole et ceux de la Préfecture.
	Repousser la date d'entrée en vigueur	XX	X	✗	Outre l'enjeu sanitaire d'amélioration de la qualité de l'air, l'instauration de la ZFE pour les voitures particulières sur le territoire métropolitain est une obligation réglementaire liée à la fois à la loi Climat et résilience et au Plan de protection de l'atmosphère. Cette double obligation réglementaire impose une instauration au 01/01/2023. L'Etat dans son avis émis dans le cadre de la consultation réglementaire demande spécifiquement de ne plus repousser la date d'entrée en vigueur de la ZFE.
	Ne plus repousser la date d'entrée en vigueur	-	I	✓	La ZFE pour les voitures particulières et les deux roues motorisés sera effectivement instaurée début juillet 2023.
	Mette en place une période pédagogique d'un an (sans verbalisation)	X	-	✓	Afin de donner à tous le temps de s'adapter à la mise en place de la ZFE et de bénéficier du dispositif d'accompagnement mis en place par la Métropole et le SMMAG, une période "pédagogique", sans verbalisation, sera mise en place à partir de juillet 2023 et jusqu'au 31/12/2023.
Levée exceptionnelle des restrictions	Lever les restrictions en cas de grève des transports en commun	XX	XX	●	Dans une logique de " bon sens" et dans l'esprit d'une ZFE visant à favoriser le report modal, il n'y aura pas de verbalisation les jours de grève de transports en commun. Afin de consolider la prise en compte de cette proposition, la possibilité/pertinence de l'intégrer ultérieurement dans l'arrêté "ZFE" va être étudiée.

Réactions sur les dérogations proposées	Définir les modalités de levée des restrictions sur certains axes en cas d'évènement majeur sur les VRU	X	I	●	La formalisation d'un schéma de levée des restrictions en cas d'évènement majeur sur les VRU va être rapidement réalisé.
	Clarifier les conditions d'éligibilité et les modalités d'attribution des différentes dérogations : mettre en place une procédure la plus simple possible, adaptée aux populations fragilisées, âgées, ou éloignées du numérique	XXX	XX	✓	Les motifs de dérogations sont explicités dans l'arrêté d'instauration de la ZFE ainsi que sur le site web dédiée à la ZFE (zfe.grenoblealpesmetropole.fr). Les modalités exactes de demande (démarche et pièces justificatives à fournir) sont précisées sur la plateforme de demande de dérogation disponible sur le site internet de la Métropole . Les publics ne disposant pas d'internet ou souhaitant être aidés, pourront être aidés au téléphone ou directement en se rendant au guichet de la Métropole ou en agence M TAG. Par ailleurs, un réseau de relais de terrain va progressivement être constitué afin d'assister les personnes qui en ont besoin dans leurs démarches.
	Augmenter le nombre de jours autorisés pour le « Pass journalier » (passer de 12 à 52 jours autorisés)	X	I	✗	La possibilité d'augmenter le nombre de jour de "Pass journalier" n'est pas retenue. Il est considéré que le cadre règlementaire de la ZFE permet une souplesse suffisante en combinant : non permanence, axes exemptés et différentes dérogations telle la dérogation "petit rouleur". Par ailleurs cette souplesse est complétée par un dispositif d'accompagnement permettant d'aider les habitants concernés à s'adapter à la ZFE. La démarche d'évaluation de la ZFE permettra, le cas échéant, de venir réinterroger certains éléments du cadre règlementaire.
	Accorder une dérogation « petit rouleur » aux personnes ayant un abonnement de transports en commun	X	-	✗	La possibilité d'élargir les critères d'attribution de la dérogation "petit rouleur" à un autre critère que la distance annuelle parcourue avec le véhicule n'est pas retenue. La logique de cette dérogation étant uniquement de ne pas "obliger" au renouvellement de véhicules qui roulent peu, dans une logique sociale comme environnementale.

Nouvelles dérogations	Appliquer la dérogation « petit rouleur » et « pass journalier » sans limite de durée dans le temps	X	-	X	<i>La possibilité de ne pas appliquer de limite de temps à une dérogation n'est pas retenue. Les dérogations sont renouvelables mais aussi temporaires. En effet, le statut du demandeur étant susceptible d'évoluer dans le temps, il convient donc d'attester régulièrement (tous les ans ou tous les 3 ans selon les dérogations) de son éligibilité.</i>	
	Ne pas conditionner la dérogations « travailleurs en horaires décalés » à un seuil de 52 j.	X	-	X	<i>La possibilité d'élargir les critères d'attribution de la dérogation "travailleur en horaires décalés" à un nombre de jours plus faibles n'a pas été retenue à ce stade. Le "Pass journalier - 12 jours" peut en partie traiter les situations des travailleurs en horaires décalés de manière épisodique. De manière générale, l'ensemble du dispositif sera suivi et évalué et des évolutions des critères pourraient être envisagées ultérieurement.</i>	
	Accorder la dérogation « véhicule de collection » directement aux voitures de plus de 30 ans, sans avoir à obtenir de certificat CFVE	X	-		✓	<i>Sont éligibles à une dérogation "véhicule de collection", les véhicules dont le certificat d'immatriculation présente soit « Véhicule de collection » (en champ Z.1) soit une date de 1ere immatriculation antérieure à 30 ans (en Champ B).</i>
	Mettre en place une dérogation pour la visite de personnes hospitalisées ou en situation de maintien à domicile (professionnels ou aidants familiaux)	X	X	X	X	<i>La possibilité de mettre en place une dérogation spécifique pour ce motif n'est pas retenue en raison notamment des difficultés pratiques à définir les critères spécifiques d'attribution. Cependant, le "Pass journalier - 12 jours" pourrait répondre au moins partiellement à cette proposition. Par ailleurs, l'ensemble du dispositif sera suivi et évalué et des évolutions du système de dérogation pourraient être envisagées ultérieurement.</i>
	Permettre à toutes les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite de bénéficier d'une dérogation, y compris celle qui ne peuvent bénéficier	XX	-		●	<i>A ce stade la dérogation (définie au niveau national) concerne les titulaires d'une carte mobilité inclusion. La possibilité de créer un motif de dérogation locale plus large (élargissement à toutes les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite) n'a pas été formellement retenue à ce stade. La possibilité/pertinence de créer une telle dérogation ultérieurement va être étudiée..</i>

d'une carte mobilité inclusion (CMI)				
Accorder une dérogation pour les camping-cars et les véhicules aménagés (VASP)	XX	-	✓	Les véhicules portant la mention VASP (véhicule automoteur spécialisé) sur le certificat d'immatriculation (champ J1) sont éligibles à une dérogation.
Créer une dérogation pour les véhicules d'entretien des routes (ex : déneigeuses)	-	X	○	Ces véhicules ne sont généralement pas de catégorie M1 ou L et ne sont donc pas concernés par la ZFE objet de la consultation réglementaire.
Créer une dérogation pour les véhicules en covoiturage	X	XXX	●	La proposition de créer une dérogation pour les véhicules en covoiturage est conforme à la logique de la ZFE visant à favoriser le changement de pratique de mobilité, cependant la possibilité de mettre en place une dérogation spécifique pour ce motif n'est pas retenue en raison notamment des difficultés pratiques à définir ses modalités de mise en œuvre. La possibilité/pertinence de l'intégrer ultérieurement dans l'arrêté "ZFE" va être étudiée.
Permettre aux artisans et aux agriculteurs de bénéficier de dérogations spécifiques	X	X	✗	La proposition de créer une dérogation pour les véhicules de ces professions spécifiques n'a pas été retenue. Il convient de noter que les propriétaires de véhicules utilitaires ou poids lourds sont éligibles à des dérogations liées à la ZFE pour les véhicules utilitaires et les poids lourds déjà en place sur le territoire de la Métropole - c'est notamment le cas des agriculteurs titulaires de carte MSA.

Mettre en place une dérogation pour la réalisation de démarches administratives (pour l'accès à l'Hôtel de Préfecture par exemple)	-	X	X	Le "Pass journalier - 12 jours" répond à ce besoin qui ne justifie pas la création d'une dérogation spécifique.
Accorder une dérogation permanente aux « petits rouleurs » âgés	X	-	X	Les critères d'éligibilité et modalités d'application de la dérogation "petit rouleur" sont strictement liés à la distance parcourue annuellement et ne seront pas dépendants de l'âge du demandeur.
Accorder une dérogations aux véhicules ayant été transformés pour fonctionner à l'ethanol (E85)	X	-	X	A ce stade, la classification de référence est la classification Crit'Air définie dans la réglementation nationale et la ZFE instaurée dans la Métropole de Grenoble s'y conforme. Deux éléments manquent à ce stade pour mettre en place une telle dérogation : i) la documentation scientifique complète et validée concernant la performance de l'E85 en matière d'émissions de polluants de l'air et ii) la possibilité de garantir qu'un véhicule roule exclusivement à l'E85.
Créer une nouvelle dérogation locale de 3 ans renouvelable pour les véhicules des entreprises en difficulté (en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou en état de cessation de paiement)	-	X	✓	Une telle dérogation est effectivement prévue dans le cadre réglementaire de la ZFE (en savoir plus : zfe.grenoblealpesmetropole.fr)

	<p>Accorder une dérogation sans conditions aux personnes habitant dans la ZFE pour les trajets permettant de quitter et de rentrer dans la ZFE</p>	<p>X</p>	<p>-</p>	<p>X</p> <p><i>La possibilité de créer une telle dérogation n'est pas retenue. Il est considéré que le cadre réglementaire de la ZFE permet une souplesse suffisante en combinant : non permanence, axes exemptés et différentes dérogations. par ailleurs, cette souplesse est complétée par un dispositif d'accompagnement permettant d'aider les habitants concernés à s'adapter à la ZFE.</i></p>
--	--	----------	----------	---

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence			Réponse
		Citoyens	PPA		
Garantir la possibilité à chacun de s'adapter aux contraintes – Accompagnement					
Articulation et mise en œuvre du des dispositif d'accompagnement	Mettre en œuvre les moyens humains et de proximité nécessaires pour permettre l'accès aux aides financières (par exemple : organiser des permanences de conseil et d'accès aux aides dans les Mairies)	X	X	✓	<i>Pour l'information grand public comme pour le conseil individualisé, la Métropole et le SMMAG engagent une démarche « d'aller vers » les publics et s'appuyer sur les relais de proximité. Ainsi, il sera organisé des permanences d'information dans les communes, des animations spécifiques dans les quartiers politique de la ville et des entretiens ZFE « hors les murs » dans les communes.</i>
	Permettre aux communes de disposer des informations nécessaires et d'un interlocuteur identifié, afin qu'elles puissent relayer le dispositif d'accompagnement sur leur territoire	X	X	✓	<i>Les supports d'information (affiche, brochures, article clé en main) seront mis à disposition des communes et des EPCI voisins (kit de communication).</i>
	Mettre en place d'un portail unique pour connaître l'ensemble des aides et accompagnements à la transition	X	-	✓	<i>Le site internet dédié à la ZFE(zfe.grenoblealpesmetropole.fr) regroupe l'ensemble des informations concernant la ZFE et son dispositif d'accompagnement.</i>

Aides financières	Accompagner les propriétaires particuliers de VUL dans le changement de leur carte grise de CTTE vers VP	X	-	●	<i>Ce sujet pourra faire l'objet d'une exploration spécifique.</i>
	Proposer des accompagnements pour l'installation de bornes électriques dans les copropriétés.	X	-	✓	<i>La Métropole et l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat (ALEC) proposent un accompagnement aux copropriétaires, conseils syndicaux et syndic, pour installer des bornes de recharges pour les voitures et autres véhicules électriques dans les copropriétés. En savoir plus : www.grenoblealpesmetropole.fr/130-recharger-sa-voiture.htm</i>
	Organiser une campagne de communication sur la démotorisation	-	I	●	<i>La démarche de communication "ZFE" prévoit des campagnes de communication au rythme de 4 messages par an. Le sujet spécifique de la démotorisation pourrait être envisagé.</i>
	Travailler avec les collectivités voisines, le Département et la Région pour étendre l'éligibilité aux aides financières à toutes les personnes travaillant dans la ZFE	X	XX	●	<i>Dans le cadre du SMMAG notamment, les territoires voisins ont la possibilité d'entamer des discussions afin de mettre en place éventuellement des dispositifs d'aides et d'accompagnement pour leurs habitants. La Métropole n'a pas de pouvoir sur la volonté et les choix des autres collectivités susceptibles de mettre en place des dispositifs d'aides.</i>

Augmenter les montants des aides financières au renouvellement de véhicule	XXX	X	X	<p>A ce stade le montant des aides au renouvellement a été fixé sur la base d'une analyse du coût des véhicules (neuf et occasion), des revenus des ménages et du montant des aides nationales. Il permet un reste à charge très faible à nul pour les foyers modestes (pour certains types de véhicules d'occasion). Le montant des aides au renouvellement est du même ordre que celui des aides au changement de mobilité.</p> <p>Ces montants sont susceptibles d'être réévalués en fonction des évolutions du contexte (cout des véhicules, aides nationales, offre des constructeurs...)</p>
Ne proposer aucune aide au renouvellement	X	-	X	<p>Une partie des habitants concernés par la ZFE sont à la fois dépendant de leur véhicule pour leur mobilité quotidienne et dans l'incapacité financière de le renouveler à court terme sans aides locales. Tout en étant essentiellement mobilisée sur l'accompagnement au changement de mobilité au côté du SMMAG, la Métropole considère qu'il est nécessaire d'aider le renouvellement des véhicules.</p>
Rehausser le seuil d'éligibilité aux aides financières au renouvellement de véhicule	X	X	X	<p>Le seuil d'éligibilité aux aides financières correspond à un revenu fiscal de référence par part de 23 983 €. Ce seuil correspondant au 8ème décile de revenu, c'est à dire que 80% des foyers sont éligibles à l'aide, il est donc peu sélectif. Les analyses réalisées tendent à montrer que la capacité d'épargne des 20% de ménages non éligibles leur permettrait de renouveler leur véhicules grâce aux aides nationales et sans aides complémentaires locales. Par ailleurs de manière générale les foyers les plus aisés tendent à posséder des voitures qui ne sont pas concernés par les premières étapes de la ZFE.</p>
Réserver les aides financières au renouvellement aux ménages à faible revenu	X	-	X	<p>Les analyses réalisées pour fixer les montants des aides indique qu'une aide locale, y compris jusqu'au 8ème déciles de revenu, peut être nécessaire. Cependant, le niveau d'aide est progressif et diminue avec le niveau de revenu du foyer.</p>

	Proposer une aide financière au changement de véhicule pour les artisans et pour les agriculteurs	X	X	X	<p><i>Le dispositif d'aide au renouvellement est réservé aux particuliers et aux associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique. Il convient de noter que les artisans et agriculteurs propriétaire de véhicules utilitaires ou poids lourds concernés par la ZFE pour les véhicules utilitaires et les poids lourds déjà en place sur le territoire de la Métropole peuvent bénéficier d'aides au renouvellement pour ce type de véhicules (www.grenoblealpesmetropole.fr/546-circuler-dans-la-zone-a-faibles-emissions-zfe.htm).</i></p> <p><i>De manière générale, l'ensemble du dispositif sera suivi et évalué et des évolutions des critères d'éligibilité pourraient être envisagés ultérieurement.</i></p>
	Consolider les aides au rétrofit	X	X	○	<p><i>Le rétrofit fait l'objet d'une aide financière, au même titre que l'aide au renouvellement</i></p>
	Proposer des aides financières sur plus d'un an pour favoriser le report modal sur le long terme	X	-	✓	<p><i>Le dispositif d'accompagnement prévoit différents parcours au changement de mobilité : deux d'entre eux permettent des aides sur 3 ans (montant d'aide jusqu'à 3 000 €) afin de permettre un appui à la mobilité sur le long terme (zfe.grenoblealpesmetropole.fr/684-on-vous-accompagne.htm)</i></p>
	Proposer des aides financières à l'achat d'un VAE contre mise au rebut d'un véhicule (et pour le même montant que pour l'achat d'une voiture)	X	-	○	<p><i>Le dispositif d'accompagnement ne prévoit pas spécifiquement une telle aide, cependant il permet notamment d'obtenir une aide financière au changement de mobilité qui peut être utilisée sur le service Mvélo+ (location de vélo dont VAE). Par ailleurs et indépendamment de l'accompagnement à la ZFE la Métropole et le SMMAG proposeront à partir de septembre une aide financière à l'achat de vélo (mécaniques ou électriques ; https://www.grenoblealpesmetropole.fr/actualite/78/45-bientot-de-nouvelles-aides-a-l-achat-d-un-velo.htm)</i></p>

	<p>Proposer des aides financières au renouvellement pour l'achat de véhicules d'occasion (Crit'Air 1 et 0)</p>	<p>X</p>	<p>-</p>	<p>✓</p>	<p><i>L'aide au renouvellement proposée par la Métropole permet de renouveler son véhicule par un véhicules neuf ou d'occasion à la condition qu'il soit de Crit'Air 0 ou de Crit'Air 1 à l'exclusion des véhicules essence neufs. La logique de cette exclusion est de ne pas aider à l'achat d'un véhicule neuf fonctionnant avec exclusivement un carburant fossile.</i></p>
	<p>Proposer une aide financière pour la conversion du véhicule à l'E85</p>	<p>X</p>	<p>-</p>	<p>✗</p>	<p><i>A ce stade, l'aide financière porte sur l'adaptation des véhicules vers des carburant gaz ou électrique (rétrofit), mais pas vers l'E85. Deux éléments manquent à ce stade pour envisager une telle aide : i) la documentation scientifique complète et validée concernant la performance de l'E85 en matière d'émissions de polluants de l'air et ii) la possibilité de garantir qu'un véhicule roule exclusivement à l'E85.</i></p>

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence			Réponse
		Citoyens	PPA		
Garantir la possibilité à chacun de s'adapter aux contraintes – Offre de mobilité					
Sobriété dans les déplacements	Limiter les déplacements contraints par une action volontariste sur l'aménagement du territoire : rapprochement des logements et des lieux de travail, implantation d'activités économiques et commerciales et de services publics en zone rurale et périurbaine, etc.	X	-	-	<i>Les contributions concernant l'offre de mobilité ou l'aménagement ont bien été relevées et inscrites dans le bilan de la consultation réglementaire, cependant dans la mesure où elles ne concernent pas directement le cadre réglementaire de la ZFE soumis en consultation et objet de l'arrêté d'instauration ZFE, il n'est pas apporté de réponse complète dans le bilan de la consultation lui-même. Ces contributions feront l'objet d'une instruction par les services de la Métropole et du SMMAG en charge des questions de mobilité, enrichiront les réflexions en cours pour l'élaboration par le SMMAG du nouveau Plan de mobilité de l'aire grenobloise, et pourront le cas échéant être valorisées dans l'élaboration des politiques publiques concernées.</i>
Transports en commun	Renforcer l'offre de TC (desserte, fréquence) et sa fiabilité, notamment dans les territoires peu desservis	XXX	XX	-	<i>idem</i>
	Renforcer la tarification sociale des TC	XXX	X		<i>idem</i>
	Aller jusqu'à la gratuité des TC	XX		-	<i>idem</i>

Modes actifs	Accélérer la mise en œuvre du RER Métropolitain	XX	XXX	-	<i>idem</i>
	Créer une tarification et une billettique unique sur toute la grande région grenobloise	X	-	-	<i>idem</i>
	Compléter l'offre TC par une offre de transport à la demande (dans les zones peu denses)	-	I	-	<i>idem</i>
	Mettre en œuvre le schéma des cycles métropolitains (chronovélos)	X	X	-	<i>idem</i>
	Créer des itinéraires cyclables sécurisés pour se rendre vers le cœur de l'agglomération depuis les communes situées en périphérie	X	X	-	<i>idem</i>
	Sécuriser les stationnements vélos pour empêcher les vols	X	-	-	<i>idem</i>

Intermodalité	Garantir la possibilité aux piétons de se déplacer en toute sécurité, y compris en fermant des voies à la circulation automobile si nécessaire	X	-	-	<i>idem</i>
	Développer les parkings relais existant en les transformant en pôle d'échange multimodal	X	XXX	-	<i>idem</i>
	Associer l'ensemble des collectivités à l'échelle de la Grande région grenobloise à la réflexion du Schéma directeur des parkings relais	-	XX	-	<i>idem</i>
	Aménager des parkings relais équipés de Vélobox en zones périphériques	-	I	-	<i>idem</i>
	Développer des parkings-relais au pied des routes d'accès aux stations	-	I	-	<i>idem</i>
	Equiper les transports en commun de dispositifs d'accrochage vélo	X	-	-	<i>idem</i>

Usages partagés de la voiture	Accélérer le déploiement des services d'autopartage	-	I	-	idem
	Autoriser l'utilisation de véhicules restreints par la ZFE s'ils sont utilisés pour du covoiturage	X	-	●	La proposition de créer une dérogation pour les véhicules en covoiturage est conforme à la logique de la ZFE visant à favoriser le changement de pratique de mobilité, cependant la possibilité de mettre en place une dérogation spécifique pour ce motif n'est pas retenue en raison notamment des difficultés pratiques à définir ses modalités de mise en œuvre. La possibilité/pertinence de l'intégrer ultérieurement dans l'arrêté "ZFE" va être étudiée.
	Développer un système de tarification sociale de l'autopartage en lien avec le Ministère des transports et les opérateurs	-	I	-	idem
	Lancer un appel à projet pour des taxis collectifs	-	I	-	idem
Bornes de recharge	Développer l'offre en bornes de recharge pour accompagner l'électrification du parc automobile	XX	X	○	En savoir plus sur les actions de la Métropole concernant le déploiement des bornes de recharge électrique : www.grenoblealpesmetropole.fr/130-recharger-sa-voiture.htm

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence		Réponse
		Citoyens	PPA	
Garantir l'efficacité du dispositif sur la qualité de l'air				
Apporter des précisions dans les études d'impact qualité de l'air	Etablir une distinction plus claire dans les études d'impacts entre les impacts attendus de la ZFE VUL / PL et ceux de la ZFE VP / deux-roues	-		○ <i>L'évaluation ex ante des effets de la mise en place de la ZFE présentée dans le dossier réglementaire porte spécifiquement sur le scénario de mise en place de la ZFE pour les voitures particulières et les deux-roues motorisées pour ce qui concerne les indicateurs clés, à savoir : l'évolution du parc roulant, les gains d'émissions de polluants de l'air et de GES. Cependant, afin d'évaluer les effets de la politique publique dans son ensemble, l'évaluation de la concentration en polluants de l'air et de l'exposition de la population porte quant à elle effectivement sur un "scénario complet", regroupant les deux ZFE. Cela est explicité dans le dossier réglementaire.</i>
	Pondérer les résultats d'impacts de la ZFE à partir d'une hypothèse de taux de fraude	-		● <i>Le taux de fraude à la réglementation ZFE est très délicat à prévoir "a priori". En effet, il dépend d'un ensemble de paramètres complexes dont certains ne sont pas encore connus à ce stade : la mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé, l'acceptabilité sociale du dispositif, le contexte social... Ainsi, le choix a été fait, dans le cadre de l'évaluation des effets de la ZFE, de faire l'hypothèse théorique que 100% des véhicules circulant dans la ZFE respectaient la réglementation plutôt que d'appliquer une hypothèse difficilement justifiable. Ainsi, l'évaluation des bénéfices environnementaux liés au scénarios ZFE tendront à être surestimés. Le suivi de la mise en place de la ZFE et de ces effets intégrera une évaluation de la fraude qui sera effectivement un des paramètres essentiel à prendre en compte pour évaluer l'efficacité environnementale réelle de la ZFE.</i>

Crit'Air 2	Poursuivre les études sur l'interdiction des véhicules Crit'Air 2	-	XX	✓	<i>Une interdiction des voitures Crit'Air 2 (éventuellement uniquement diesel) est prévue par la Métropole à horizon 2030. Ce projet demande de réaliser des études complémentaires afin d'en définir les modalités précises de mise en œuvre. Ces études seront engagées dès le 2ème semestre 2023.</i>
	Intégrer l'étape d'interdiction des véhicules Crit'Air 2 à l'arrêté ZFE	-	I	✗	<i>La définition de l'échéance exacte ainsi que celle des modalités de mises en œuvre d cette étape règlementaire demandent des études complémentaires avant de pouvoir faire l'objet d'une consultation règlementaire et d'une inscription dans un arrêté.</i>
	Annoncer une date horizon d'interdiction des véhicules essence	-	I	✗	<i>Le dispositif d'accompagnement de la Métropole est avant tout orienté vers le changement et mobilité et n'aide pas le renouvellement vers des véhicules essence neufs dans une perspective de "sortie progressive du fossile". Cependant, à ce stade la Métropole n'envisage pas que les véhicules essence soient interdit dans la ZFE</i>
Contrôle	Accélérer, en lien avec l'État, la mise en place du contrôle automatisé des véhicules pour garantir le respect de la réglementation ZFE	-	I	●	<i>La Métropole est mobilisée dans le cadre du groupe de travail piloté par l'Etat sur le contrôle sanction automatisé et est attentive à la perspective de mise en place d'une telle solution. A ce stade, les collectivités sont encore en attente de la part de l'Etat du cadre légal et matériel précis permettant sa mise en œuvre.</i>
	Ne pas imposer un contrôle humain aux polices municipales	-	XX	●	<i>Dans l'attente de la mise en place d'une solution de contrôle sanction automatisée, la mise en place de contrôles humains par les forces de l'ordre pourrait être nécessaire. Des campagnes de contrôle coordonnées avec la Préfecture pourront être mises en œuvre comme cela est déjà le cas dans la cadre du contrôle de la ZFE pour les VUL et PL.</i>

	Privilégier le contrôle humain au contrôle automatique	XX	-	●	Dans un premier temps, en absence de contrôle sanction automatisé le contrôle sera "humain".
--	--	----	---	---	--

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence			Réponse
		Citoyens	PPA		

Limiter l'impact carbone de la ZFE

Actions complémentaires	Mener une action auprès de l'Etat pour faire évoluer la vignette Crit'Air (prise en compte du poids des véhicules par exemple)	X	X	✓	<p>Le système Crit'Air utilisé dans le cadre des ZFE repose sur les émissions de polluants de l'air (oxydes d'azote, particules fines...) est pertinent dans le cadre de la mise en place d'une politique publique d'amélioration de la qualité de l'air. Cependant, cette classification ne prend pas en compte la consommation du véhicule, son poids ou ses émissions de gaz à effet de serre. Cela fragilise en effet l'efficacité de la ZFE en matière de lutte contre les dérèglements climatiques, mais en outre tend à renforcer le sentiment d'injustice sociale de la réglementation.</p> <p>La Métropole a manifesté sa position quant à la classification Crit'Air auprès de l'État et demandé une évolution de cette classification. Cette demande a notamment fait l'objet de l'adoption d'un vœu lors du conseil métropolitain du 30 septembre 2022. Cependant, la Métropole est obligée de mettre en place une ZFE en 2023 sur la base de la classification Crit'Air telle qu'elle existe aujourd'hui, dans le cadre réglementaire actuel.</p>
-------------------------	--	---	---	---	--

	Anticiper le devenir des véhicules mis au rebut et la capacité de retraitement des filières de recyclage	X	X	-	<i>Le cadre réglementaire de la ZFE et son dispositif d'accompagnement ont pour objectif principal le changement des pratiques de mobilité plutôt que le remplacement systématique de véhicules anciens par un véhicule récent. La structuration et l'amélioration de la filière de recyclage des véhicules hors d'usage ne relève pas des compétences de la Métropole.</i>
--	--	---	---	---	---

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence		Réponse
		Citoyens	PPA	

Evaluer le dispositif et permettre des évolutions et des ajustements

Suivi et évaluation	Permettre l'adaptabilité du dispositif dans le temps (selon l'opérabilité des dérogations, l'efficacité des mesures d'accompagnement et les impacts effectifs sur la qualité de l'air)	X	XX	✓	<i>Les ZFE constituent un dispositif relativement récent et les retours d'expérience sont encore incomplets. Ainsi, il est essentiel mettre en place un dispositif d'évaluation des effets de la ZFE afin de pouvoir garantir l'efficacité et la proportionnalité du dispositif par d'éventuels ajustements du cadre réglementaire ou du dispositif d'accompagnement. Notamment, une évaluation sera obligatoire en 2026, après trois ans de mise en œuvre de la ZFE, tel que prévu dans l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales.</i>
	Réaliser un bilan annuel à l'échelle de la Métropole	X	X	●	<i>La fréquence de suivi des différents indicateurs n'a pas encore été actée de manière détaillée. Cependant, une partie des indicateurs seront bien collectés et restitués de manière annuelle. Les indicateurs de suivi les plus complexes à élaborer seront quant à eux produits tous les 3 ans.</i>

Poursuite du dialogue public	Créer une commission de suivi et d'évaluation de la ZFE, associant les communes de la Métropole et les EPCI voisins	-	XX	●	<i>Le lien entre la Métropole, les communes et les territoires voisins est essentiel dans le suivi de la ZFE comme cela l'a été dans la phase d'élaboration de la ZFE. Aussi, la Métropole va-t-elle, en relation avec les communes et les territoires voisins proposer des modalités envisageables pour une telle instance.</i>
------------------------------	---	---	----	---	--

Thématique	Proposition	Fréquence d'occurrence		Réponse
		Citoyens	PPA	

Mettre en place des mesures complémentaires d'amélioration de la qualité de l'air

Autres actions à mettre en place Poursuite du dialogue public	Limiter la vitesse à 70 km/h sur les VRU afin d'« assurer une meilleure protection des personnes vivant le long des axes de transit qui ne seront pas soumis aux restrictions instaurées par la ZFE ».	X	-	-	<i>Les contributions concernant l'offre de mobilité ou l'aménagement ont bien été relevées et inscrites dans le bilan de la consultation réglementaire, cependant dans la mesure où elles ne concernent pas directement le cadre réglementaire de la ZFE soumis en consultation et objet de l'arrêté d'instauration ZFE, il n'est pas apporté de réponse complète dans le bilan de la consultation lui-même. Ces contributions feront l'objet d'une instruction par les services de la Métropole et du SMMAG en charge des questions de mobilité, enrichiront les réflexions en cours pour l'élaboration par le SMMAG du nouveau Plan de mobilité de l'aire grenobloise, et pourront le cas échéant être valorisées dans</i>
	Créer une Zone à trafic limitée (ZTL) au cœur de l'agglomération afin de limiter le trafic et donc l'ensemble des émissions liées à la circulation automobile, y compris les particules fines émises par le frottement des pneus et des freins.	X	-	-	

					<p><i>l'élaboration des politiques publiques concernées.</i></p> <p><i>Une ZTL existe dans le centre-ville de Grenoble ; en savoir plus :</i></p> <p>www.grenoblealpesmetropole.fr/135-respecter-la-zone-a-traffic-limite-a-grenoble-ztl.htm</p>
	Développer l'éducation à la conduite apaisée	X	-	-	
	Interdire le chauffage au bois ou <i>a minima</i> les foyers ouverts.	X	-	-	<p><i>Ce sujet est traité dans le PPA de Grenoble Alpes Dauphiné 2022-2027 qui a été adopté le 16 décembre 2022 par arrêté préfectoral (n°38-2022-12-16-00002).</i></p>