

Bilan de la mission d'avis à caractère méthodologique

Projet d'extension de la zone à faibles émissions (ZFE) à tous les véhicules et de débat sur les conditions de sortie du diesel de la Métropole de Grenoble

Concertation volontaire décidée au titre de l'article L 121-1 du code de l'environnement

Dates de la concertation volontaire :
Du 3 octobre au 9 décembre 2022

Nom(s) garant.e.s
désigné.e.s par la CNDP

Valérie Dejour
Jean-Michel Fourniau
Véronique Morel

Date de remise du bilan : 27 janvier 2023



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Avant-propos : la mission de conseil et appui méthodologique.....	3
Rappel du contexte de la mission.....	4
L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil	4
Objectifs du projet d'extension de la zone à faible émissions (ZFE) à tous les véhicules et de débat sur la sortie de diesel à horizon 2030 :	4
a. Périmètre du projet.....	4
b. Rappel des objectifs principaux du projet.....	5
c. Le calendrier du projet et de sa mise en œuvre : :	6
Rappel des éléments clefs et des recommandations formulés dans l'avis à caractère méthodologique	7
Rappel de notre mission de garant.e.s	7
Synthèse des enjeux et problématiques identifiés.....	7
Résultats de la concertation volontaire : synthèse des arguments	9
Avis des garant.e.s sur le déroulé de la concertation.....	13
Synthèse de la prise en compte en fin de concertation volontaire des avis et recommandations des garant.e.s exprimés lors du démarrage de leur mission	13
Une concertation volontaire axée sur l'information : un impact positif en terme pédagogique qui reste à conforter en termes de mobilisation de tous les publics	19
Une concertation dans un cadre imposé, limité pour accueillir les questionnements sur l'opportunité même de la ZFE	20
Des modalités de concertation qui ont peiné à mobiliser pleinement le public visé et à répondre aux objectifs fixés par la Métropole de Grenoble	21
a. La concertation mobile en amont des ateliers : une première phase d'information sur la concertation	21
b. Des ateliers dont le rythme entre information et production collective a souvent été difficile à respecter.....	22
c. Un public peu diversifié et une représentativité à travailler dans les prochaines étapes du projet ²³	
RECOMMANDATIONS	24
Clarifier les objectifs : une priorité.....	24
Se donner le temps de la concertation et de sa préparation	24
a. La phase d'information est à poursuivre et à consolider	24
b. Mieux distinguer les phases d'information des phases de concertation et de coproduction ²⁵	
Convention citoyenne et projet ZFE : une synergie à construire pour consolider la cohérence des décisions.....	25
Concertation réglementaire : s'appuyer sur cette obligation pour poursuivre la concertation publique notamment auprès des publics peu touchés durant la concertation volontaire	25
a. Apporter des réponses aux questions, continuer à enrichir les données disponibles et rendre compte des bilans de la concertation volontaire	25
b. Rendre plus lisible le processus et le planning de décisions.....	26

c.	S'appuyer sur la dynamique en place pour initier une concertation qui mobilise plus largement et soit davantage orientée vers une coproduction	26
	Gouvernance pour la mise en œuvre du projet ZFE	26
ANNEXES		28
1.	En détail : Les arguments concernant les fondements et la pertinence du projet	28
a.	Les objectifs du projet de ZFE et le lien entre qualité de l'air, santé publique et mobilité : ..	28
b.	La pertinence de la solution « ZFE » par rapport à d'autres actions possibles	28
c.	La pertinence des vignette Crit'Air comme indicateur	29
d.	La question de la justice sociale et de l'équité	29
e.	La question des libertés individuelles	30
f.	Les impacts économiques du projet	30
g.	La cohérence de la politique de mobilité	30
h.	Les impacts sur les territoires voisins	31
i.	La question du contrôle et de la verbalisation	31
j.	La cohérence des dispositifs ZFE en France et en Europe	32
k.	Plateforme participative : 302 contributions sur les fondements et la pertinence du projet de ZFE	32
2.	En détail : Les arguments concernant les 5 questions proposées à la concertation	32
a.	Les horaires : pour une ZFE permanente ou pas ?	32
b.	Le périmètre de la ZFE et les zones de porosité	33
c.	Les dérogations	34
d.	Les mesures d'accompagnement	36
e.	La question des 2 roues motorisés	37
3.	Contribution des ateliers design de politiques publiques sur les mesures d'accompagnement	38

Avant-propos : la mission de conseil et appui méthodologique

Le présent bilan est rédigé par les garante.e.s de la mission de conseil et appui méthodologique.

Un.e garant.e est une personne neutre et indépendante, inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, nommée par la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement, ou pour accomplir une mission de conseil et appui méthodologique, conformément à art. L121-1 du Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque mission de conseil et appui, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour apporter des préconisations sur toute question relative à la participation du public au nom de l'institution et dans le respect de ses principes. A l'issue de la mission de conseil, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis à la CNDP et au demandeur de la mission de conseil.

Rappel du contexte de la mission

Demandeur de la mission de conseil au sens du L121-1

Grenoble-Alpes Métropole a sollicité la Commission Nationale du Débat Public pour la nomination de garant.e.s.

L'intervention de la CNDP sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement. Celui-ci dispose que la CNDP peut se saisir, y compris à la demande d'acteurs extérieurs, de missions visant à « émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public ».

L'objet de la sollicitation de la CNDP pour une mission de conseil

Grenoble-Alpes Métropole a créé dans le cadre d'une démarche volontaire une Zone à Faibles Emissions (ZFE) en 2019, limitée à certains véhicules de type professionnel (Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers). Elle doit désormais se conformer aux obligations réglementaires qui lui imposent de finaliser une ZFE pour les catégories les plus polluantes de véhicules légers au 1er janvier 2023. Elle souhaite préparer la mise en œuvre de la ZFE par une démarche de concertation volontaire en amont de la concertation réglementaire qui se tiendra au printemps 2023.

Décision de la Commission Nationale du Débat Public

En réponse à la demande de Grenoble-Alpes Métropole, la CNDP, lors de sa séance plénière du 6 juillet 2022, a désigné Valérie DEJOUR, Jean-Michel FOURNIAU et Véronique MOREL garant.e.s de cette mission de suivi et de conseil méthodologique.

Compte tenu de la sensibilité et des enjeux majeurs tant environnementaux que sociaux de ce projet d'extension de la ZFE, la Commission a considéré que les procédures d'information et de participation envisagées devaient apporter toutes les garanties aux publics concernés. Aussi a-t-elle décidé de répondre favorablement à la sollicitation de la Métropole de Grenoble pour apporter une garantie tierce et évaluer au regard des modalités de participation prévue la qualité de l'information et la réponse du porteur de la ZFE aux attentes du public, et ce jusqu'à la fin de la démarche.

Objectifs du projet d'extension de la zone à faible émissions (ZFE) à tous les véhicules et de débat sur la sortie de diesel à horizon 2030 :

La Métropole a décidé de conduire le débat avec le grand public, notamment sur le périmètre de la ZFE, le calendrier de sa mise en œuvre, les mesures d'accompagnement et de dérogation pour certaines catégories d'usagers, dont les habitants les plus vulnérables, ainsi que sur les conditions de sortie du diesel avant 2030.

Pour rappel, l'identification des différentes catégories de véhicules concernés par la ZFE s'appuie sur les certificats qualité de l'air Crit'Air (CQA) appelés aussi vignette Crit'Air, définis par l'Etat et cités en pied de page1:

a. Périmètre du projet

13 communes de l'agglomération grenobloise se sont portées volontaires pour faire partie du périmètre de cette ZFE « particuliers » : Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins.

Les voies rapides urbaines (A48, A480, N87, A41, N481) seront exclues du périmètre de la ZFE.

¹ CQA5 = véhicules diesel 1997 à 2000 / CQA4 = véhicules diesel 2001 à 2005 / CQA3 = véhicules essence 1997 à 2005 et diesel 2006 à 2010 / CQA2 = véhicules essence 2006 à 2010 et diesel à partir de 2011 / CQA1 = véhicules essence à partir de 2011, véhicules gaz et hybrides rechargeables .

La zone ainsi définie couvre 118 km² et regroupe 78% de la population de la Métropole (voir carte ci-dessous).



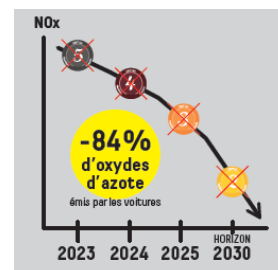
b. Rappel des objectifs principaux du projet

Le projet ZFE – voitures particulières a pour objectif principal l'amélioration de la qualité de l'air dans la Métropole grenobloise. C'est un enjeu sanitaire, mais également socio-économique et réglementaire :

- Sur le territoire métropolitain, 135 décès par an sont attribués à la pollution au dioxyde d'azote (et donc, majoritairement, aux transports routiers)
- L'article 119 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 d'une part, et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région grenobloise adopté en 2014 et en cours de révision pour la période 2022-2027 d'autre part, renforcent le cadre réglementaire.

Ainsi, sur la plateforme participative² mise en ligne le 3 octobre dernier, la Métropole explique que le premier résultat attendu est une amélioration nette de la qualité de l'air :

- La mise en place de la ZFE devrait entraîner une baisse de 84% des oxydes d'azote émis par les voitures particulières à horizon 2030.
- Parallèlement, elle devrait permettre une baisse de 34% des gaz à effet de serre émis par les voitures particulières dans la ZFE.

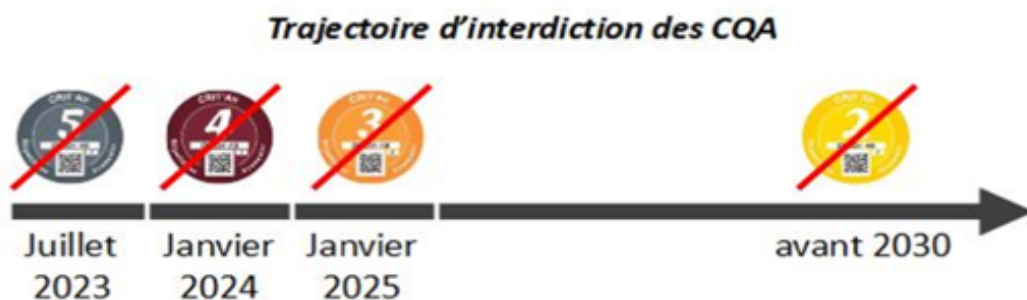


Les conditions de l'efficacité de la ZFE sur la qualité de l'air et le climat sont de 2 ordres :

- Privilégier le report depuis la voiture vers d'autres modes de déplacement plutôt que le renouvellement systématique des véhicules interdits
- Dans les cas où le renouvellement de la voiture est indispensable : privilégier un véhicule léger, faiblement consommateur et si possible électrique.

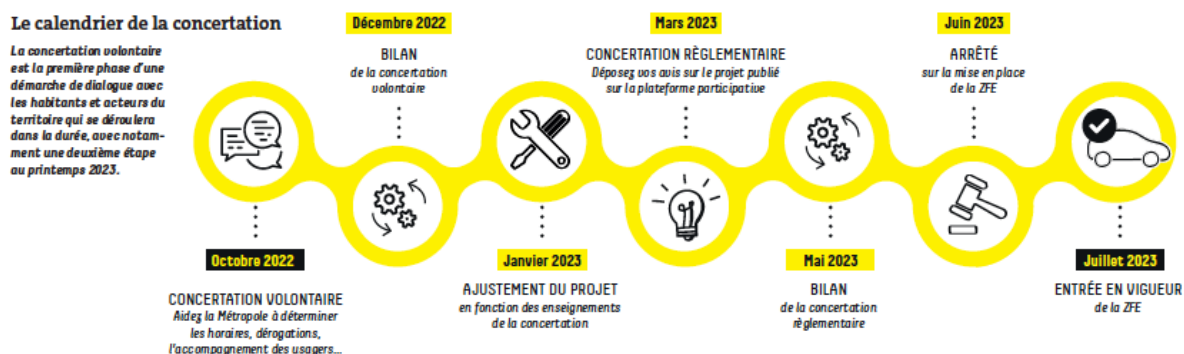
² www.metropoleparticipative.fr

Le calendrier de sortie du diesel acté par la Métropole de Grenoble est ainsi le suivant :



c. Le calendrier du projet et de sa mise en œuvre ::

Le calendrier de mise en œuvre est fixé comme suit, avec une étape de concertation volontaire du 3 octobre au 9 décembre 2022 suivie d'une étape de concertation réglementaire de mars à mai 2023 pour une décision finale en juin 2023 et une entrée en vigueur en juillet 2023.



Rappel des éléments clefs et des recommandations formulés dans l'avis à caractère méthodologique

Rappel de notre mission de garant.e.s

Une lettre de mission de la CNDP a été transmise aux garant.e.s et publiée. La mission des garant.e.s vise la production d'un avis à caractère méthodologique sur le(s) dispositif(s) envisagé(s) par la Métropole de Grenoble et jusqu'à sa réponse à la participation.

L'élaboration de cet avis se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion.

Les garant.e.s n'ont pu jouer pleinement, avant le lancement de la concertation, leur rôle de prescripteur, de conseil amont, au regard du calendrier de travail déjà engagé avant leur nomination : sur les modalités de la concertation et le cahier de la concertation notamment.

Les garant.e.s ont cependant réussi par le dialogue avec les parties-prenantes et le porteur de projet avant le lancement de la concertation à échanger sur plusieurs points qui sont rappelés ci-après et sur lesquels nous reviendrons dans la partie bilan.

Cet avis a été publié le 16 novembre 2022 (site de la CNDP et plateforme participative de Grenoble Métropole).

Synthèse des enjeux et problématiques identifiés

Afin d'identifier les enjeux de cette concertation portant sur la ZFE de Grenoble et dans l'objectif de formuler des préconisations sur le dispositif participatif à mettre en place, les trois garant.e.s ont pris contact dès leur nomination avec le porteur de projet et l'ensemble des parties prenantes. Il s'agit notamment des 13 communes directement concernées mais également les territoires voisins et des acteurs clefs comme le SMMAG, nouveau Syndicat des Mobilités de l'aire grenobloise, ainsi que plusieurs autres acteurs publics et privés, des membres de la société civile, associations, collectifs et structures intervenant sur les champs du social, de l'environnement, de l'économie.

Domaine d'impact/enjeu	Description et questionnements
QUALITE DE L'AIR et SANTE	<ul style="list-style-type: none">- C'est le premier objectif du projet de ZFE- Le lien entre pollution de l'air et santé semble évident- Pour autant, la circulation automobile n'est pas forcément pointée par les acteurs comme la cause principale de la pollution- Des questions subsistent de la part de certains acteurs, sur le réel impact de la ZFE, en comparaison d'autres moyens d'action : amélioration des chauffages au bois, ou stratégie possible des transports en commun gratuits qui représente une option « positive » au contraire des restrictions envisagées
SCHEMA D'ORGANISATION DES MOBILITES	<ul style="list-style-type: none">- Les personnes interviewées pointent une difficile coordination des différents échelons de responsabilité concernant la mobilité : Région, Département, Métropole et les EPCI voisins, rendant difficile la définition et la mise en œuvre d'un schéma global des mobilités- La ZFE va créer des restrictions difficilement gérables alors que les autres éléments ne sont pas forcément en phase (travaux structurants tels que le RER grenoblois, ou les parking relais notamment)

Domaine d'impact/enjeu	Description et questionnements
3 ZONES D'IMPACT A PROFILS DIFFERENTS	<ul style="list-style-type: none"> - Le périmètre des 13 communes de la ZFE est la zone la plus densément peuplée et également la mieux équipée en transports en commun variés (bus, tram, train) ou en services de mobilité (Métrovélo, Chronovélo, locations de vélos et trottinettes...) - Le périmètre de la métropole hors ZFE (36 communes) est moins densément peuplé, moins bien couvert en transports en commun, mais les habitants pourront a priori bénéficier des aides et mesures d'accompagnement en cours de définition - Les habitants des EPCI voisines seront soumis aux restrictions de circulation. Certaines EPCI ne sont que très peu équipés en transports en commun (quelques bus, pas toujours des trains), et n'auront pas a priori accès aux aides mises en place par la Métropole. - Il y a donc 3 zones d'impact aux profils différents, qui rencontrent des niveaux de difficulté différents selon le profil socio-économique de leur population, le nombre de personnes concernées par les déplacements notamment pendulaires et leur équipement de niveau variable en transports en commun efficaces et quantitativement suffisants.
LIEN PERIPHERIE – METROPOLE	<ul style="list-style-type: none"> - La Métropole de Grenoble assure des fonctions supérieures (santé, éducation, culture, administration générale mais également équipements structurants (gare, hôpitaux, enseignement supérieur...), loisirs, commerces de rang supérieur...) et doit donc permettre l'accès à tous à ces services et fonctions
IMPACT SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Il y a un lien prouvé entre le niveau de revenus des ménages et le type de vignette Crit'air détenu. Les ménages les plus fragiles possédant les véhicules les plus anciens et donc les plus rapidement touchés par les restrictions. - De nombreuses professions restent dépendantes de la voiture (transport de petit matériel, interventions à domicile, horaires décalés ou morcelés...) et peuvent donc se trouver particulièrement en difficulté, ne pouvant ni se reporter sur d'autres modes de transport, ni envisager d'investir dans un nouveau véhicule - Certains usages comme les courses alimentaires, semblent difficiles à envisager sans voiture, - Certaines populations (personnes âgées, ou porteuses de handicap) sont par ailleurs plus fragiles, ou peut-être plus réticentes aux changements - Le projet de ZFE risque d'apparaître comme socialement très injuste, voire « explosif » car obligeant une population déjà fragile ou moins favorisée à faire encore des sacrifices (ou à se mettre hors la loi) alors que les ménages les plus aisés ne subiront que peu d'inconvénients. - Les mesures d'accompagnement apparaissent comme un volet essentiel du projet. - Ce champ d'impact social s'étend également aux territoires voisins, qui ont des profils variés. Les territoires qui semblent les plus pauvres sont également ceux dans lesquels le réseau de transports en commun est le plus réduit, accentuant encore le sentiment d'injustice, d'inégalité et d'impuissance face au projet. - L'étape la plus difficile à passer semble être celle du 1^{er} janvier 2025 avec 25% des véhicules concernés. L'étape de sortie du Diesel annoncée pour 2030 concerne environ 35% des véhicules. Les 2 premières étapes de juillet 2023 (1.3% des véhicules) et janvier 2024 (7.2% des véhicules) toucheront les véhicules les plus anciens et probablement les ménages les plus fragiles.
GOVERNANCE DU PROJET	<p>Le conseil métropolitain et la conférence des maires sont les espaces de dialogue et de débat dans le processus de décision sur le projet au niveau de la Métropole.</p> <p>Aucune instance politique clairement instituée n'existe pour inclure les EPCI voisins qui sont dans le périmètre d'impact de la ZFE dans le pilotage et la gouvernance autour du projet.</p> <p>La Métropole peut en revanche s'appuyer sur son réseau de relation et de communication avec l'ensemble des EPCI environnants (y compris technique via les DGS).</p>

Résultats de la concertation volontaire : synthèse des arguments

Le dispositif de participation mis en place du 3 octobre au 9 décembre a permis d'organiser :

- 16 rencontres sur l'espace public (1.300 personnes touchées selon Algoe)
- 8 ateliers d'intelligence collective (250 personnes)
- Et 3 ateliers design de politique publique mobilisant un mini panel de citoyens sur les questions des mesures d'accompagnement.

La plateforme participative mise en œuvre dans le même temps a permis de récolter 1.729 contributions, de 646 contributeurs différents (soit 2.7 contributions en moyenne par personne).

Pour le dispositif présentiel comme pour la plateforme numérique, les contributions concernent tout d'abord l'opportunité et la pertinence du projet, puis les 5 questions soumises à concertation, avec sur le fond de nombreuses idées communes.

De nombreux arguments exprimés durant ces événements concernent non pas directement les 5 questions ouvertes à la concertation, mais les fondements et l'opportunité du projet de ZFE, ainsi que la pertinence de la réponse à la problématique de santé publique et de pollution.

La synthèse présentée ici inclut également les contributions produites par les différentes instances politiques (département, EPCI, communes), les associations et collectifs qui ont souhaité s'exprimer, ainsi qu'une synthèse des propositions de la Convention Citoyenne Métropolitaine pour le Climat.

Nous présentons ci-après une synthèse opérationnelle des résultats de la concertation volontaire avec un certain nombre d'interrogations et attentes formulées par le public ainsi que quelques recommandations des garants.

Nous développons ces résultats dans l'annexe et les recommandations en dernière partie.

Thèmes	Synthèse	Attentes du public et recommandations des garants
Les fondements du projet de ZFE		
Le projet, ses objectifs et sa pertinence	<p>Le projet de ZFE est encore insuffisamment connu de la population.</p> <p>Les contributions montrent un accord global sur les objectifs du projet (santé publique et climat).</p> <p>De nombreuses questions sont soulevées quant aux données scientifiques (particules, nombre de morts...) ainsi que sur la pertinence du projet ZFE pour atteindre l'objectif alors que d'autres actions supposées moins coûteuses existent (lutte contre le chauffage bois, gratuité des transports, réduction de la vitesse).</p> <p>Des questions émergent également concernant la sortie annoncée du diesel (crit'air 2) annoncée par la Métropole, et qui va au-delà de la loi : est-ce vraiment nécessaire ?</p>	<p>Recommandation des garants : L'effort de communication et de pédagogie devra être accentué afin de toucher toute la population. Quelle que soit la décision sur la sortie du diesel, les personnes en cours d'acquisition d'un véhicule attendent d'être bien informées des contraintes à venir via une communication anticipée au maximum.</p> <p>Les objectifs du projet doivent être clairement présentés (santé publique) en s'appuyant sur des données scientifiques mises à disposition et à portée de tous.</p> <p>L'Etat doit également prendre sa part dans la communication au niveau national sur les ZFE.</p>
La cohérence du projet ZFE	<p>Les contributions mettent en cause la pertinence du système Crit'Air qui ne tient pas compte du poids et de la puissance du véhicule.</p> <p>Le choix de privilégier les véhicules électriques dont la production est très polluante, et alors que la</p>	<p>Attentes des publics : clarifier que l'objectif premier est bien le report modal, et non pas le remplacement des véhicules anciens par des neufs.</p>

Thèmes	Synthèse	Attentes du public et recommandations des garants
	<p>production d'énergie électrique semble insuffisante en France est également pointé.</p> <p>De même que l'effet de relance attendu sur le marché de l'automobile, alors que la sobriété devrait être la priorité.</p>	<p>Attentes des publics : Orienter les dispositifs d'aide en priorité vers le report modal et encourager l'utilisation des TC et autres mobilités douces ou actives.</p>
<p>La question de la justice sociale et de l'équité du projet</p>	<p>Cette question est majeure dans l'ensemble des contributions. Les ménages les plus modestes seront également les plus touchés par la mesure. Les plus aisés ne changeront pas de comportement concernant la mobilité, alors que ce sont eux qui polluent le plus, par leur mode de vie, leur consommation, leurs déplacements et leurs loisirs.</p>	<p>Attentes des publics : La ZFE étant rendue obligatoire par la loi au regard des problématiques de santé publique, c'est le curseur de la flexibilité (dérogations, périmètre) qui est interrogé afin de trouver le bon équilibre entre efficacité et justice sociale pour répondre aux problématiques soulevées par les publics.</p> <p>L'objectif du projet de ZFE doit bien être le changement de comportement de tous, et non pas seulement de ceux qui y sont contraints ou des plus modestes.</p>
<p>Libertés individuelles, contrôles prévus</p>	<p>La voiture est encore associée à des valeurs positives (propriété, indépendance, liberté, confort, praticité...) et pour certains, un objet fortement investi émotionnellement, ce qui rend difficile la remise en cause de la place de la voiture dans l'espace urbain.</p> <p>De nombreuses questions émergent sur les modalités de contrôle prévues : qui ? quand ? comment ?</p>	<p>Attentes des publics : Travailler sur des arguments qui contribuent à rendre la voiture individuelle moins désirable (coût, praticité...)</p> <p>Travailler sur des actions de pédagogie et d'incitation au report sur les transports en communs et aux nouvelles formes de mobilité, en les rendant plus désirables.</p>
<p>La cohérence de la politique de mobilité</p>	<p>Les contributions soulignent la nécessité d'investir fortement dans les transports en commun pour étendre et densifier les lignes existantes et offrir des solutions de report aux automobilistes. Plus l'on s'éloigne du cœur de la Métropole, plus le sujet est sensible.</p> <p>Le sujet des trains et TER a été très fréquemment évoqué, avec les problématiques de desserte de certaines communes ou territoires, de fréquence, de régularité et de perturbations dans le trafic.</p> <p>Sont également mentionnés : le manque de parkings relais, l'investissement nécessaire pour favoriser l'usage du vélo, des trottinettes, et autres solutions de mobilité (co-voiturage et autopartage).</p> <p>Certaines contributions demandent même le report de la mise en œuvre de la ZFE afin de pouvoir proposer les solutions avant d'imposer les contraintes du projet ; ainsi que l'évaluation d'une stratégie de gratuité des TC au moins pour les plus modestes.</p>	<p>Attentes des publics : Les contributions mettent en lumière la nécessité d'une gouvernance globale sur le sujet de la mobilité pour associer tous les acteurs : Région, Département, Métropole et EPCI, SMMAG, etc... afin de déployer une politique cohérente.</p> <p>Cette politique doit intégrer les différents moyens de transport, du train au vélo en passant par les trams et les bus, les parkings relais...</p> <p>Des investissements lourds sur les TC et les autres formes de mobilités douces et actives sont attendus et nécessaires pour encourager les changements de comportements.</p>
<p>L'impact sur les territoires voisins</p>	<p>Selon la façon dont les territoires voisins sont desservis en TC, et selon le profil socio-économique de leur population, l'impact prévu pour les habitants est plus ou moins important. Les aides dont bénéficieront les habitants de la Métropole ne seront pas accessibles pour les territoires voisins, qui n'ont pas forcément les moyens d'accompagner leurs habitants.</p>	<p>Attentes des publics : La mise en place de la ZFE devra s'attacher à garantir un accès pour tous aux fonctions métropolitaines essentielles : santé, éducation, travail, culture, loisirs et commerce.</p>

Thèmes	Synthèse	Attentes du public et recommandations des garants
	L'accès aux fonctions métropolitaines doit être maintenu pour tous (santé, travail, culture, éducation, loisirs et commerce).	
La réponse aux 5 questions soumises à la concertation		
Une ZFE permanente ou pas ?	<p>La très grande majorité des contributions militent pour une ZFE non permanente, avec des horaires du type 6 ou 7h du matin jusqu'à 19 ou 20h, en semaine seulement.</p> <p>Jours fériés, week-end exclus.</p> <p>Sur la plateforme en ligne cependant, 24% des personnes défendent une ZFE permanente pour l'efficacité, la lisibilité, et la facilité de contrôle.</p> <p>Un petit nombre de personnes proposent une ZFE non permanente pendant une période, permanente ensuite.</p>	<p>Attentes des publics : La formule retenue pour la ZFE devra être clairement compréhensible.</p> <p>Si l'idée d'une ZFE non permanente semble majoritaire et plus acceptable d'un point de vue social, elle devra être évaluée du point de vue de son efficacité. Elle peut également être présentée comme une période de transition vers une ZFE permanente, à évaluer selon les impacts mesurés sur la qualité de l'air et la nécessité ou pas, d'aller plus loin dans les restrictions de circulation, ou de proposer d'autres mesures comme la restriction de la vitesse. Les contributeurs soulignent également l'importance des investissements sur les TC et mobilités alternatives, facilitant les possibilités de report modal.</p>
Le périmètre de la ZFE	<p>Les contributions se répartissent sur 3 axes :</p> <p>Sur l'autoroute et la voie rapide qui sont pour l'instant exclues de la ZFE : les avis sont partagés, compte tenu de l'intensité du trafic sur ces voies, de la pollution générée et des nombreuses habitations à proximité. D'un autre côté, ces voies permettront à tous de contourner la Métropole (habitants, touristes, trafic en transit).</p> <p>Les voies d'accès aux massifs sont également discutées, d'une part par les habitants des communes « porte d'entrée » de la Métropole qui ressentent les différentes pollutions (particules, bruit, encombrement) ; et par les habitants des massifs qui souhaitent pouvoir accéder à la Métropole et n'ont pas forcément de solutions de remplacement notamment pas d'accès à des TC suffisamment fournis.</p> <p>Et finalement, certains lieux sont signalés comme devant rester accessibles à tous les véhicules : les 2 hôpitaux, les parkings relais, les zones commerciales et la gare sont les plus souvent cités.</p>	<p>Attentes des publics : Les lieux particuliers qui sont proposés pour rester accessibles à tous sont clairement identifiés, notamment les hôpitaux, parkings relais, zones commerciales et gares (fonctions métropolitaines à maintenir).</p> <p>Concernant les voies d'accès aux massifs, et l'exemption ou non de l'autoroute ou des voies rapides, les riverains ou habitants des villes « portes de massifs », soulignent la pollution générée, à mettre en comparaison de l'acceptabilité des restrictions pour les habitants des massifs.</p>
Les dérogations	<p>Les contributions soulignent que les dérogations devront être applicables aux habitants de la Métropole ainsi que des territoires voisins.</p> <p>Les dérogations « petits rouleurs » sont souvent évoquées. Elles concerneraient sans doute une grande part de personnes âgées.</p> <p>Certains métiers spécifiques sont également proposés : les professions de santé et du social, les personnes travaillant en horaires décalés, les</p>	<p>Attentes des publics : Les contributeurs attendent une liste de dérogations claire et lisible, qu'une formule « pass » pourra venir compléter afin de mailler correctement les besoins de flexibilité tout en préservant autant que possible l'efficacité de la mesure.</p> <p>Concernant le « pass », une formule « papier » pourrait compléter les</p>

Thèmes	Synthèse	Attentes du public et recommandations des garants
	<p>contraintes familiales ou le transport d'objets volumineux.</p> <p>Des dérogations sont également suggérées concernant les véhicules engagés dans une démarche de covoiturage ; et en cas de perturbations ou grèves dans les transports en commun.</p> <p>Les véhicules de collection et les VASP demandent également à bénéficier de dérogations.</p> <p>L'idée d'un « pass » est souvent évoquée, avec un nombre de passages autorisés qui va de 12 à 52 en passant par 26.</p> <p>Les contributeurs soulèvent également 3 questions concernant les dérogations : la question de l'efficacité et de la lisibilité de la mesure si les dérogations sont trop nombreuses, la question de la fracture numérique dans le cas où le « pass » serait à obtenir sur internet.</p>	<p>dispositifs en ligne et afin de ne pas accentuer la fracture numérique.</p> <p>La question des véhicules de collection et des VASP est à examiner au regard du nombre de véhicules concernés et des usages qui en sont faits (le « pass » pourrait convenir sans avoir besoin d'ajouter une dérogation supplémentaire).</p>
<p>Les mesures d'accompagnement</p>	<p>Concernant les mesures d'accompagnement, l'une des problématiques soulevées est celle des territoires voisins qui n'auront pas accès aux mêmes aides financières que les habitants de la Métropole.</p> <p>L'idée que les aides financières soient accordées en fonction des revenus du ménage (équité) est très partagée, certaines personnes défendant cependant l'idée de l'égalité des aides pour tous.</p> <p>Concernant le remplacement des véhicules, le sentiment dominant est que les aides financières ne seraient de toutes façons pas suffisantes.</p> <p>Il ressort également des contributions, de nombreux questionnements autour des priorités à établir entre les aides au report modal, qui devraient être prioritaires, et celles destinées à remplacer les véhicules. Et même que le budget prévu pour la Métropole pour les aides financières individuelles pour le remplacement des véhicules, devrait être reporté vers des investissements pour les TC (ou une politique de gratuité) qui profiteraient alors à tous (collectif).</p>	<p>Recommandation des garants : la Métropole devra mettre en place une information transparente concernant les budgets prévus sur les différents postes : investissements sur les TC et autres modes de transports, aides au report modal et mesures financières pour le remplacement de véhicules, et expliciter la priorisation décidée.</p>
<p>La question des 2 roues motorisés</p>	<p>Ce thème est abordé de façon très binaire entre les contributeurs qui pensent que les 2R doivent être soumis aux mêmes restrictions que les voitures, par souci d'égalité de traitement, et pour réduire la pollution sonore associée à ces véhicules.</p> <p>Les conducteurs de 2R demandent logiquement à circuler librement aux motifs principaux que les 2R sont plus légers, moins polluants et prennent moins de place dans l'espace public que les voitures.</p>	<p>Recommandation des garants : Le choix d'inclure ou non les 2R dans les restrictions est un arbitrage à établir entre l'égalité de traitement de tous les citoyens, et la part de pollution associée aux 2R, incluant la pollution sonore.</p>

AVIS DES GARANT.E.S SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

Synthèse de la prise en compte en fin de concertation volontaire des avis et recommandations des garant.e.s exprimés lors du démarrage de leur mission

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
Stratégie et gouvernance		
<p>Gouvernance du projet : outre les instances communautaires de la Métropole (conseil métropolitain, conférence des maires) un Comité de Pilotage « ZFE » a été mis en place. Ce COPIL n'associe pas les EPCI voisins et il n'y a pas de gouvernance spécifique élargie pour ce projet</p> <p>Pour rappel plusieurs instances sont de par leurs compétences impliquées dans les réflexions et les décisions sur les mobilités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat - Région - Département - Métropole - SMMAG - EPCI - ... <p>Il n'y a pas de gouvernance globale autour des questions de mobilités, de sorte que la cohérence des objectifs, des actions, des moyens et des investissements dans le temps puisse être discutée politiquement collectivement.</p>	<p>Les membres du COPIL du projet ont conscience de cette difficulté et limites.</p> <p>Des réunions avec les présidents des EPCI voisins ont été mises en place, ainsi que plusieurs interventions à l'occasion de conseils communautaires.</p> <p>En parallèle, les agents de la Métropole se sont réunis également avec leurs collègues des EPCI voisins, autour de projet de la ZFE.</p>	<p>La gouvernance territoriale autour des transports et mobilités reste une question essentielle. Les échanges entre la Métropole et les EPCI se poursuivent tant au plan technique (entre DGS des EPCI hors Métropole et avec la Métropole) qu'auprès des élus.</p> <p>Mais pour l'instant la gouvernance et le pilotage du projet restent centrés sur les compétences de chaque acteur (comité de pilotage, conseil communautaire et conférence des maires au sein de la Métropole).</p> <p>Le projet ZFE pose une nouvelle fois la question de la cohérence des politiques publiques et d'un dialogue territorial à la hauteur des enjeux des territoires, mobilisant tous les acteurs autour de ce volet mobilités (Etat, Région, Département, SMMAG, EPCI...).</p>
<p>Les services de l'Etat ont été informés de la concertation volontaire mais ne sont pas impliqués ni dans la gouvernance du projet ni dans les ateliers.</p>	<p>Les garant.e.s ont exprimé l'absence de l'Etat sur un projet qui le concerne aussi.</p> <p>Les élus de la Métropole ont reconnu ce fait.</p>	<p>L'Etat n'a pas été présent lors des ateliers de la concertation. La Métropole a cependant bien informé les services de l'Etat de la démarche et les avait conviés à la conférence de presse, mais ils ne sont pas venus. Les participants ont d'ailleurs souvent souligné cette absence, de manière négative. Ce constat est dommageable d'un point de vue démocratique comme</p>

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
		<p>pédagogique : pour mieux comprendre le rôle et les responsabilités de chaque acteur, l'articulation entre l'échelon national (Loi Climat et Résilience) et la déclinaison territoriale, les processus de décision et de mise en œuvre.</p>
<p>Plusieurs documents cadres et groupes de travail sont impliqués sur le sujet de la mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instances de pilotage et de concertation sur la ZFE - Convention citoyenne sur le climat - Plan de Protection de l'Air (2014 – mise à jour en cours) - Plan de Déplacement Urbain (PDU) en cours de réflexion et de remise à jour - ... 	<p>Lien entre convention citoyenne sur le climat et la nécessité d'articuler son volet « Mobilités » avec la concertation.</p>	<p>La convention citoyenne s'est terminée quasiment au démarrage de la concertation volontaire. La délibération sur cette convention aura lieu au printemps 2023, au moment du lancement de la concertation réglementaire. Il n'y a pas eu d'articulation entre les deux démarches au cours de la concertation volontaire. L'adaptation de toutes les politiques publiques pour intégrer le projet ZFE et les apports des autres démarches de concertation est un enjeu de cohérence et d'opérationnalité de la décision publique. Les mobilités doivent être réinterrogées au regard du projet ZFE.</p>
Conception du dispositif de concertation		
<p>Le dispositif de concertation comprend des rencontres mobiles pour les habitants de diverses communes, des ateliers en soirée, et la présence lors de grands événements de la Métropole (foire de Grenoble...).</p> <p>Il est difficile de prévoir un dispositif pour toutes les communes, mais nous pouvons néanmoins identifier que le schéma a pu être perçu comme fragile et peu équilibré territorialement.</p>	<p>Les garant.e.s ont proposé aux équipes projet de davantage s'appuyer sur les communes (dans le périmètre ZFE et hors ZFE) durant toute la phase de concertation du projet : les « équiper » en informations, les former, les solliciter pour mieux accompagner la concertation et le projet au plus près du terrain.</p> <p>Il s'agit également pour les communes de relayer les informations par tous leurs médias (site web, bulletins municipaux, newsletters...) notamment concernant les dates et lieux des réunions publiques pour inciter le maximum de participants à venir.</p>	<p>La Métropole a cherché à renforcer les liens et le dispositif à plusieurs échelles durant tout le temps de la concertation.</p> <p>Les communes directement concernées par le projet ZFE au sein de la Métropole n'ont pas toutes relayé de la même manière la démarche de la concertation. Certaines se sont fortement investies (dès le démarrage) pour à la fois être relais d'information et de mobilisation, en allant même « chercher le public ». D'autres non.</p> <p>La Métropole a choisi de renforcer les actions d'informations et de concertation dans les territoires voisins. Certains se sont mobilisés pour accompagner la démarche.</p>

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
<p>Une attention particulière doit être portée vers les publics vulnérables et éloignés de la participation et potentiellement les plus impactées par la mise en place de la ZFE. Le projet de ZFE est perçu comme socialement injuste, et porteur de bouleversements dans la vie quotidienne des habitants. Le dispositif de concertation a mis en place un atelier spécifique sur la question du dispositif d'accompagnement prévu par la Métropole pour des populations les plus fragiles économiquement (atelier « Design des usages »). Cet atelier s'est appuyé sur un groupe volontaire de 20 personnes environ dont la constitution s'est effectuée en réponse à un questionnaire sur la plateforme.</p> <p>Les garant.e.s ont bien compris que le dispositif d'accompagnement prévu par la Métropole ne pourra pas s'étendre sur les EPCI voisins. Pour autant la concertation peut aider l'ensemble des parties prenantes dont les EPCI voisins à réfléchir avec la Métropole sur des hypothèses de travail/réponses appropriées.</p>	<p>Le recrutement du mini-panel pour le travail sur les mesures d'accompagnement qui s'est effectué via la plateforme participative en ligne n'a pas permis d'identifier beaucoup de candidats. Il manquait notamment les profils suivants : jeunes (-30 ans), femmes, CSP « intermédiaires » ou « fragiles »</p> <p>Les garant.e.s ont demandé à participer à la constitution du groupe volontaire. Ils ont également demandé à ce que le questionnaire sur la plateforme soit présenté dans les concertations mobiles et que celles-ci puissent aussi aider à mobiliser des habitants.</p> <p>Ils ont également demandé d'intégrer le public des personnes âgées comme public vulnérable à prendre en compte.</p> <p>Nous avons également demandé que le réseau local des CCAS, Centres sociaux, associations, collectifs, conseils de développement, conseils de quartier des QPV, soit sollicité pour proposer des personnes participantes au mini panel.</p>	<p>La Métropole n'a pas choisi de renforcer les actions prévues sur la commune de Grenoble (un seul atelier mobile et une seule soirée)</p> <p>Les dernières concertations mobiles ont bien cherché à mobiliser plus largement les publics.</p> <p>Les garant.e.s ont participé à la constitution du groupe volontaire : 25 citoyens. Malgré les critères choisis pour une diversité socio-économique des participants, peu de participants représentaient le public dit vulnérable.</p> <p>Les citoyens ont été réunis 3 fois pour des ateliers de 2 heures en soirée. Chaque rencontre s'est déroulée dans un lieu convivial, point apprécié par tous. La première rencontre devait informer les participants sur le projet ZFE, les objectifs, le cadre dans lequel il s'inscrit, etc. La deuxième était destinée au brainstorming et la troisième à la coproduction de propositions pour un dispositif d'accompagnement des plus vulnérables.</p> <p>Les garants ont constaté que la quasi-totalité des participants ont suivi les 3 rencontres. La difficulté pour les participants a été de définir des propositions concrètes et traduire la justice sociale dans la mise en place du projet ZFE et dans les mesures d'accompagnement. Le passage des « idées » au plan d'actions en « une séance » s'est avéré complexe dans le temps imparti : plusieurs participants avaient du mal à se centrer sur les « consignes » de l'atelier et échangeaient de nouveau sur l'opportunité du projet, les objectifs poursuivis, etc. Les animateurs ont dû recadrer plusieurs fois le sujet.</p>

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
Information et concertation opérationnelle		
<p>Une campagne d'information multimédia sur la ZFE a été lancée début septembre sur les supports suivants : Revue de la Métropole (plusieurs numéros) ; communiqué de presse et réunion de lancement et d'information auprès des médias locaux ; interview de plusieurs vice-présidents de la métropole, différents dispositifs d'affichage urbain et réseaux sociaux de la métropole.</p>	<p>Nous avons souligné la nécessité d'une importante campagne de communication et d'information sur le projet ZFE afin de toucher l'ensemble de la population concernée. Le dispositif de communication était déjà planifié et a été mis en œuvre à la rentrée.</p>	<p>Le dispositif de communication a permis de déclencher une série de retombées media intéressantes dans les relais locaux. Le Dauphiné Libéré a consacré à la ZFE une série d'articles dans le cadre de ses grands dossiers hebdomadaires (semaine du 14 novembre) qui ont permis de porter à connaissance du public les différentes facettes et problématiques soulevées par le projet. Ceci est donc positif pour informer et mobiliser les publics. L'information reste cependant à consolider, la période de concertation ayant permis d'identifier que de nombreuses personnes n'ont pas encore connaissance du projet. Ceci est d'autant plus vrai concernant les habitants des territoires voisins, qui n'ont pas forcément eu accès aux supports déployés par la Métropole. La phase de communication sur le bilan de la concertation volontaire, et le lancement de la concertation réglementaire seront donc essentielles pour diffuser plus largement une information complète vers tous les publics concernés.</p>
<p>Les ateliers en soirée ont été organisés dans les communes. La communication, relayée par les communes, devait inciter le maximum de personnes à s'y rendre.</p>	<p>Les garant.e.s ont demandé à ce que le déroulé de la soirée inclue une présentation de la CNDP et du rôle/fonctions du garant.</p>	<p>Les communes concernées ont relayé de manière plus ou moins forte l'information sur les ateliers (voir point plus haut). Le déroulé de chaque soirée a bien inclus un temps de présentation de la CNDP et du rôle des garants et un temps de conclusion.</p> <p>Les ateliers se déroulaient en 3 temps. Le premier temps était destiné à présenter le projet de la ZFE et la Métropole a rappelé le cadre réglementaire comme demandé par les garants. L'information donnée a permis également de montrer les liens entre qualité de l'air et santé (études et contributions scientifiques).</p>

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
	<p>Après la première soirée, les garant.e.s ont pu échanger avec l'équipe projet sur la présentation du projet ZFE et l'objectif de focaliser plus fortement la présentation sur les marges de manœuvre et les 5 questions proposées à la concertation, de façon à donner plus de place aux échanges et à l'expression des opinions.</p>	<p>Il a été plus difficile de mettre en perspective les réelles marges de manœuvre pour les citoyens. Ceux-ci ont souvent vécu le projet comme « déjà tout ficelé » et ont « mis en débat » l'opportunité même du projet (<i>voir la synthèse des arguments et les annexes</i>)</p> <p>La présentation du projet a aussi évolué au cours de la concertation. Elle a été jugée trop longue et trop dense lors du démarrage de la concertation. Un tandem « élu/technicien » de la Métropole a présenté ce premier temps et ce tandem a souvent permis une présentation plus vivante malgré la complexité des données présentées.</p> <p>L'adaptation de la Métropole au fil de l'eau est à souligner comme un point fort de cette concertation volontaire.</p> <p>La nécessaire montée en connaissances comme temps d'appropriation incontournable pour une mobilisation des publics est mise en évidence aussi dans la difficulté des participants à s'approprier le projet « tout de suite ». Elle pose la question soulevée par ailleurs du temps octroyé aux publics pour s'informer et comprendre les enjeux du projet, avant de pouvoir participer et contribuer.</p>
<p>La plateforme participative a été active du 3 octobre au 9 décembre pour recueillir les avis et idées du public sur les 5 questions posées sur le projet.</p> <p>La plateforme participative de la Métropole présente de nombreux projets aux échelles et sujets très variables</p> <p>Après plusieurs jours, la page concernant le projet ZFE n'était plus très visible et accessible si l'on ne s'est pas « abonné ».</p>	<p>Les garant.e.s ont demandé à ce que le projet ZFE reste en majeur sur la homepage du site tout au long de la période de concertation.</p> <p>Ils ont également insisté pour que les dates des réunions publiques soient accessibles de façon très visible.</p>	<p>Les garants ont veillé à ce que la « fenêtre » « concertation volontaire sur le projet ZFE » reste « en position haute » sur la plateforme...La Métropole a bien pris en considération cette demande mais a du « forcer » la programmation de la homepage à plusieurs reprises pour y arriver.</p> <p>La fenêtre parlait d'ailleurs de « <i>consultation</i> » et non de concertation volontaire. Une fois la fenêtre ouverte, par contre, les informations liées à la concertation étaient bien affichées.</p>

Nos points de vigilance sur les modalités de la concertation volontaire	Ce que nous avons pu optimiser avant le lancement de la concertation	Etat d'avancement en fin de concertation
	<p>Les garant.e.s ont demandé que l'information mise à disposition du public dans la rubrique « coin des experts » puisse s'enrichir au fil de l'eau sur l'ensemble des thématiques.</p>	<p>La rubrique « coin des experts » a été effectivement enrichie, par exemple avec des liens vers des contenus de type scientifique (étude ATMO sur la qualité de l'air). Pour autant le thème des impacts sociaux (corrélation entre les niveaux de vie – CSP – et type de véhicules détenus, nombre de véhicules par types de vignettes...) n'a pas été complété comme suggéré par les garant.e.s.</p>
<p>La plateforme ouvrait plusieurs champs dont la possibilité de poser des questions et/ou avis.</p> <p>Il semblait indispensable qu'un mode de réponse soit annoncé et assuré.</p>	<p>Les garant.e.s ont demandé que les « live » élus programmés en milieu et fin de phase de concertation soient positionnés plutôt en cours de période, ou revus afin de pouvoir proposer un mode de réponse organisé et annoncé à l'avance.</p> <p>Ils ont insisté sur le fait que les questions et réponses participent à nourrir la concertation au fil de l'eau.</p> <p>Les garant.e.s ont également souligné la nécessité de clarifier et d'annoncer un processus et un planning de décision, suite au bilan qui sera tiré de la phase de concertation volontaire et d'analyse des contenus produits par les différents dispositifs.</p>	<p>Il n'y a pas eu de « live » des élus et il n'y a pas eu de réponses données aux questions sur la plateforme participative par la Métropole.</p> <p>C'est un point qui reste en suspens. Les garants demandent que la Métropole réponde à ces questions même si la concertation volontaire est terminée. Cela contribuera aussi à poursuivre la mobilisation des publics autour de ce projet.</p> <p>La Métropole prévoit bien une présentation du bilan de la concertation. Les modalités sont en cours de formalisation. Les garant.e.s insistent pour que ce bilan soit bien présenté à « tous » y compris les territoires voisins et intègre une clarification du processus décisionnel par la Métropole (quelles décisions ? pourquoi ? comment ?) avec une clarification également de la concertation réglementaire à venir.</p>

Une concertation volontaire axée sur l'information : un impact positif en terme pédagogique qui reste à conforter en termes de mobilisation de tous les publics

Grenoble Métropole, maître d'ouvrage, a depuis 2015 posé les bases de sa politique et de ses outils, au profit d'une participation citoyenne qu'elle souhaite développer. Les domaines concernés sont de plus en plus variés avec l'élargissement de ses compétences. Une plateforme participative numérique a ainsi été mise en place depuis plusieurs années, pour réunir l'ensemble des démarches participatives en cours et les documents.

La concertation volontaire sur la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions pour les particuliers souhaitée par la Métropole de Grenoble répond ainsi à une volonté de favoriser la participation du public sur un sujet mal appréhendé par le grand public et sensible, socialement notamment, engendrant nombreuses inquiétudes et incompréhensions.

Les projets de ZFE ne sont pas tenus réglementairement à une saisine de la CNDP. Pourtant pour répondre à cette volonté de diffuser une « culture de la participation citoyenne », la Métropole a fait appel à la Commission Nationale du Débat Public, qui a désigné trois garant.e.s, pour une mission d'avis et de conseil méthodologique.

Cette concertation avait ainsi un objectif clairement affiché d'aller au-delà du cadre réglementaire imposé par les Lois d'orientation des mobilités et Climat et Résilience. La concertation réglementaire exige a minima (voir le schéma suivant) :

- Une consultation du public : qui se traduit par une « mise à disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement »
- L'avis des parties prenantes (2 mois) : « autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et aux abords ; aux conseils municipaux des communes limitrophes ; aux gestionnaires de voirie ; aux chambres consulaires concernées. »
- Une information locale : « La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois (...) ». Cette campagne peut s'entendre a minima par la diffusion d'un communiqué de presse et des démarches d'affichage. Le délai des 3 mois peut recouvrir la date d'entrée en vigueur...



Schéma issu du « Guide d'interprétation juridique et pratique des ZFE-m », version de janvier 2023. Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

La concertation volontaire a été lancée le 3 octobre 2022 et ce jusqu'au 9 décembre 2022, donc bien en amont de la concertation réglementaire qui se déroulera au printemps 2023 pour une entrée en vigueur de la ZFE en juillet 2023. La durée de la concertation volontaire, 2 mois, répond aussi à l'intention initiale de disposer d'un temps suffisamment long pour permettre une meilleure appropriation du sujet et mieux comprendre les freins aux changements de pratiques, les inquiétudes, les besoins en accompagnement.

Les garants soulignent ainsi que la concertation volontaire a répondu à l'objectif d'informer plus largement les citoyens, qu'ils soient sur la Métropole proprement dite ou dans les territoires voisins :

cahiers de la concertation, site de la plateforme participative avec le « coin des experts » pour des études plus poussées, concertation mobile, ateliers, réunions, presse, informations dans les communes de la Métropole et hors Métropole... La concertation règlementaire telle qu'elle est définie plus haut n'aurait pas pu répondre seule à ce besoin de communication et d'information large, étape sine qua non pour participer et s'approprier le projet.

Dans la synthèse des arguments, nous soulignons en effet que les habitants de la Métropole ou hors Métropole ne connaissaient pas ou très mal le projet de ZFE y compris le cadre règlementaire national et les objectifs poursuivis par les lois. Nous avons mis en évidence que cette communication et l'effort pédagogique autour de la montée en connaissances sur ces sujets sont encore insuffisants et doivent être confortés, tant pour élargir l'information au plus près de toutes les populations que pour positionner le projet dans toutes ses dimensions, ses interactions entre pollution, santé publique, mobilités, responsabilité et engagement de chacun et la cohérence entre les politiques/dispositifs mis en place ... L'absence de l'Etat a été soulignée plusieurs fois et mal comprise, alors même qu'il est responsable du cadre règlementaire et de la mise en place de la ZFE.

La concertation volontaire a donc été « absorbée » par ce besoin d'information et de meilleure compréhension certainement sous-évalué au démarrage du projet, sans pour autant réussir à déclencher (durant cette période) une participation pour tout public.

Une concertation dans un cadre imposé, limité pour accueillir les questionnements sur l'opportunité même de la ZFE

Les garants doivent souligner le cadre très contraint, dans le temps et dans l'objet, dans lequel la concertation volontaire sur la ZFE a été mise en place.

La Métropole a présenté la ZFE comme une obligation législative s'imposant à elle, en particulier concernant les délais de mise en place. Dès sa saisine le 6 juillet 2022, la CNDP avait insisté pour détendre les délais et favoriser une meilleure participation. Mais l'obligation légale d'une mise en œuvre de la ZFE au 1^{er} juillet 2023 pour les Crit'Air 5 (date déjà reculée de 6 mois par dérogation pour la Métropole de Grenoble), contraignait très fortement le calendrier. Dans ce calendrier, la démarche de concertation a surtout permis d'informer le public sur ce qu'est une ZFE et sur la gamme des modalités de sa mise en œuvre, mise en avant comme les 5 questions de la concertation (périmètre, ZFE permanente ou « horaires », dérogations, mesures d'accompagnement, inclusion des deux-roues à moteur ou non).

Aussi, la démarche adoptée a été celle d'une consultation libre (c'est-à-dire sans questionnaire préétabli comme par exemple lors du Grand débat national, ou liste de propositions à prioriser) sur ces 5 questions. L'objectif de la concertation étant d'établir un bilan des préférences exprimées par les participants pour élaborer le projet de la Métropole. Ce choix de la Métropole d'une consultation libre faisait que le public n'était pas sollicité pour s'exprimer sur un projet déjà élaboré par la Métropole, comme c'est d'ordinaire le cas dans les concertations préalables garanties par la CNDP. Aussi, dans un cadre présenté comme obligatoire en application de la loi, il n'était pas facilement compréhensible pour les participants d'appréhender quelles étaient les marges de manœuvre de la Métropole pour prendre en compte les avis exprimés sur la mise en œuvre de la ZFE, et moins encore ceux portant sur l'opportunité de celle-ci.

Il ressort de la synthèse des arguments présentée plus haut que de nombreuses expressions du public, tant sur la plateforme que dans les réunions, portaient sur l'opportunité-même de la ZFE, la contestant souvent (en particulier le certificat Crit'air, fondé sur l'âge du véhicule conduisant à mettre au rebut des véhicules certes anciens mais entretenus avec soin et qui satisfont sans problème à leurs contrôles techniques périodiques), et formulaient des alternatives, notamment en matière de mobilité. Si elles sont comptabilisées dans le bilan que la Métropole tire de la concertation, elles n'ont pas encore trouvé de réponse. Les garants recommandent que le porteur de projet réponde aux interrogations du public, et qu'il sollicite si nécessaire les autorités responsables afin de pouvoir apporter des réponses sur les questions qui ne sont pas sous la responsabilité de la Métropole.

C'est notamment le cas des critiques sur le caractère socialement injuste de la ZFE, celle-ci n'impliquant aucun changement des comportements de mobilité pour les possesseurs de véhicules Crit'Air 0 à 2, parmi lesquels se trouvent les plus gros rouleurs. Les arguments mettent en avant les contraintes imposées aux ménages possédant un véhicule Crit'Air 5, 4 ou 3, souvent petits rouleurs mais prochainement interdits d'accès au périmètre de la ZFE. La Métropole a répondu à ces arguments en renvoyant aux mesures d'accompagnement à mettre en place pour ces ménages.

Le cadre de la démarche de concertation a ainsi pu apparaître à de nombreux participants comme déséquilibré et incomplet, ne permettant pas un débat suffisant sur l'opportunité de la mise en place de la ZFE, que ce soit en termes de réduction de la pollution de l'air (avec l'importance d'autres sources de pollution que la voiture), en termes de politique de mobilité (avec la nécessité d'améliorer l'offre des transports collectifs) ou en termes de lutte contre la crise climatique (la diminution des émissions de GES impliquant une diminution de la circulation). La démarche n'a guère fait avancer la compréhension du lien entre ces trois champs de l'action publique.

Les garants tirent de cette situation très particulière la conséquence que la consultation ne pourra apparaître comme une participation effective du public à l'élaboration de la décision de la Métropole que si une réelle concertation avec le public sur le projet arrêté a lieu pendant la phase de concertation réglementaire.

Des modalités de concertation qui ont peiné à mobiliser pleinement le public visé et à répondre aux objectifs fixés par la Métropole de Grenoble

a. La concertation mobile en amont des ateliers : une première phase d'information sur la concertation

La concertation mobile a été le premier temps de la concertation volontaire, avec une présence physique marquée par un stand et un tandem « prestataires-agents de la Métropole » avec ou non des élus, selon les secteurs/communes. Ces rencontres ont nécessité une forte mobilisation de la Métropole sur le terrain.

Les rencontres, au nombre de 16, se sont déroulées à la fois sur les 13 communes concernées directement par le périmètre de la ZFE « particuliers » et dans des territoires voisins. La métropole avait mobilisé les communes dans chaque secteur et demandé que celles-ci relaient l'information.

Les stands mobiles ont été placés dans des secteurs « passants » et/ou proche d'évènements (marché par exemple).

La présence des élus a été appréciée par les habitants, comme un temps d'échange en direct et leur absence souvent soulignée, de manière négative.

Ces stands ont permis de distribuer effectivement de l'information, en donnant aux passants des flyers, le calendrier de la concertation.... La mobilisation autour des stands par contre a été plus aléatoire, les passants venant peu spontanément vers le stand mobile et n'étant pas toujours désireux d'échanger. Les échanges ont été souvent réduits à « ZFE = changement de voiture » et au risque de fracture sociale.

Même si les chiffres de la Métropole sont importants (1300 personnes contactées) et que cette étape en amont des ateliers s'est déroulée sur 3 semaines environ, l'information diffusée est restée partielle, brève, plutôt descendante et en bilatéral. Nous pourrions ainsi conclure que c'était davantage une étape de communication autour de la concertation volontaire que de l'information sur le projet ZFE. Les questions posées ont pu être vécues davantage comme une simple consultation, plutôt que comme des ouvertures au débat en cours.

Il est également difficile de dire si ces concertations mobiles ont réellement permis d'aller vers « des publics plus vulnérables et/ou éloignés du projet et de ces sujets » et si oui quel en a été l'impact.

b. Des ateliers dont le rythme entre information et production collective a souvent été difficile à respecter

Les ateliers de concertation désignés comme ateliers d'intelligence collective se sont déroulés sur 8 secteurs, au sein du périmètre ZFE souhaité et dans des territoires voisins. Ils ont démarré après la concertation mobile. Ils ont mobilisé 250 personnes.

Ces ateliers se déroulaient en deux heures. Ils s'organisaient autour de trois temps, outre l'accueil. Ils étaient animés par le prestataire choisi par la Métropole pour l'accompagner dans l'animation de la démarche de concertation.

- Un temps d'information, présenté par la Métropole de Grenoble
- Un temps d'échanges et de questions/réponses
- Un temps de mobilisation et de contribution autour de personae³

Le rythme entre ces trois temps s'est avéré sur le terrain, difficile à respecter et la réelle mobilisation des participants, temps 3, souvent réduite, voire compromise.

En effet dans le même atelier, les participants devaient à la fois s'appropriier le projet, s'exprimer puis se mobiliser autour de personae. Or ces ateliers ont démontré que l'appropriation du projet était compliquée pour les participants, que l'information autour de la ZFE restait faible voire absente, que de nombreuses incompréhensions se manifestaient et que le déroulement de l'atelier ne permettait pas de répondre de manière satisfaisante à ce qui s'exprimait. Cela souligne aussi que les concertations mobiles et le plan de communication n'ont pas encore atteint les objectifs initiaux prévus d'information.

Les participants étaient de suite mis « à contribution » sans avoir eu de « sas de digestion » de l'information et sans avoir eu le temps de s'approprier et de comprendre tous les enjeux autour du projet et de sa mise en œuvre. Cela explique la difficulté souvent ressentie dans l'appropriation des personae lors du temps 3. Or, c'était celui pendant lequel les participants étaient appelés à exprimer directement leur avis sur les 5 questions posées sur la mise en œuvre de la ZFE (périmètre, ZFE permanente ou « horaires », dérogations, mesures d'accompagnement, inclusion des deux-roues à moteur ou non). Mais les personae étaient des cas-types et n'étaient pas construits autour des expériences effectivement vécues par les participants. On leur demandait donc de se projeter dans la situation que créerait la ZFE pour ces personae alors même qu'ils avaient du mal à bien saisir ce que cela impliquait pour leur propre compte. Beaucoup de participants, en s'appuyant sur leur situation individuelle, ont insisté sur la diversité des situations dans lesquelles ils étaient amenés à se déplacer et qui seront donc impactées par les interdictions imposées du fait de la ZFE. De ce point de vue, on peut considérer que l'exercice n'était pas le plus pertinent compte tenu du niveau préalable de réponse aux questionnements exprimés.

Nous avons constaté chemin-faisant, au fil des ateliers, une amélioration de l'organisation des trois temps. Le temps de présentation a été à la fois réduit et revu sur le fond. Mais sur ce dernier aspect, ce temps a pu apparaître comme une présentation essentiellement négative de la ZFE, comme obligation s'imposant à la Métropole et à laquelle elle ne pouvait que proposer de s'adapter. Les garants ont constaté des échanges inégaux dans la qualité des réponses apportées aux inquiétudes du public. Les représentants de l'Etat étant absents lors de ces rencontres, la Métropole a pu apparaître parfois en difficulté pour répondre à toutes les questions, en particulier celles mettant en cause l'opportunité du projet comme nous l'avons souligné plus haut.

³ Personnages fictifs (genre, âge, situation familiale, habitudes de vie et contraintes) qui permettent de personnifier la réflexion et de se projeter dans des situations individuelles diverses.

c. Un public peu diversifié et une représentativité à travailler dans les prochaines étapes du projet

L'analyse de la représentativité des publics contributeurs permet d'identifier 3 angles morts dans le processus de concertation :

Concernant les 8 ateliers en soirées, le public était majoritairement masculin avec seulement 25 à 30% de femmes. Aucune réunion n'est parvenue à attirer significativement des citoyens de moins de 25 ans, sauf la rencontre organisée à Sassenage car 8 étudiants de Sciences Po (master transition écologique) étaient venus en observation du processus démocratique, mais sans objectif de participation. La réunion organisée par l'UQBerriat fait figure d'exception avec un public plus mixte et en moyenne, plus jeune.

Les rencontres mobiles organisées dans l'espace public ont permis de rencontrer une proportion plus importante de femmes (marchés, centres commerciaux), mais pas plus de jeunes citoyens.

Nous remarquons également que l'animation des rencontres et des soirées a été assurée en très grande majorité par des équipes masculines.

Les statistiques concernant les contributeurs sur la plateforme participative montrent que la proportion hommes (55%) et femmes (45%) est plus équilibrée. En revanche concernant les tranches d'âge, on retrouve seulement 2% de contributeurs âgés de 18 à 24 ans. 71% des contributeurs ont plus de 40 ans (pour 48% de la population selon l'INSEE 2019). Et concernant la contribution selon les catégories socio-professionnelles, plus difficile à apprécier lors des réunions présentesielles, c'est surtout le groupe des cadres et professions intellectuelles supérieures qui est représenté avec 48% des contributions sur la plateforme participative (pour 26% de poids dans la population active selon l'INSEE 2019).

Cette analyse nous conduit donc à soulever plusieurs points de vigilance et à suggérer que les futurs moyens mis en œuvre pour informer et aller à la rencontre des différents publics, portent une attention particulière concernant les femmes, les jeunes, et les catégories sociales plus modestes

RECOMMANDATIONS

Clarifier les objectifs : une priorité

Les enjeux même à l'origine du projet ZFE, santé publique, dérèglement climatique ne faisaient pas débat. Par contre les différents temps d'échanges et de concertation ont mis en évidence les difficultés pour les publics de bien cerner la complexité du projet ZFE et de sa mise en place. Nous avons ainsi souligné à plusieurs reprises le besoin d'informations des publics et la montée en connaissances nécessaire pour mieux comprendre le cadre réglementaire/législatif dans lequel s'inscrit ce projet et les réelles marges de manœuvre qui en découlent pour l'adapter aux territoires concernés.

Ainsi la concertation volontaire a montré **un besoin récurrent de clarifier les objectifs du projet d'une part et les objectifs de la concertation d'autre part**. Les publics ont eu du mal à ne pas réinterroger l'opportunité même du projet ZFE car ces objectifs étaient souvent confus ou insuffisamment posés. Le public avait du mal à comprendre ce que l'on attendait de lui.

Nous recommandons à la Métropole de Grenoble d'être vigilante à cette nécessaire clarification de ses objectifs tant dans le bilan de la concertation volontaire que dans le processus de décision et la feuille de route qui en découleront.

Se donner le temps de la concertation et de sa préparation

La Métropole a saisi la CNDP tardivement, par rapport au démarrage de la concertation volontaire. De ce fait, les garants, nommés début juillet 2022, 3 mois avant le lancement effectif de la concertation, mais dont la lettre de mission ne date que d'un mois avant ce lancement, n'ont eu que peu de temps pour échanger avec les élus et les services sur la démarche mise en place, sur les documents d'information mis à disposition du public (sous forme numérique et sous forme imprimée) et sur les modalités pratiques de concertation.

Les garants recommandent pour de futures concertations de ce type (avis et conseil méthodologique), que la saisine de la CNDP intervienne dans des délais suffisants pour leur permettre de contribuer auprès du maître d'ouvrage utilement et efficacement à l'élaboration du dossier de concertation et des modalités mêmes de la concertation.

Les garants soulignent cependant que cette démarche de concertation volontaire initiée par la Métropole de Grenoble avec la présence de garants de la Commission Nationale du Débat Public répond aux objectifs de favoriser et développer la participation du public. La CNDP encourage la Métropole à poursuivre ses efforts dans ce sens.

a. La phase d'information est à poursuivre et à consolider

Les garants ont constaté le déficit d'information du public sur les dispositions législatives conduisant à mettre en place les ZFE et leurs conséquences. De ce fait, la démarche de concertation volontaire a principalement été une phase d'information du public sur un ensemble de mesures complexes et méconnues. Or la concertation suppose que le public ait pu s'approprier suffisamment l'information nécessaire pour donner son avis sur les mesures envisagées. La durée de la concertation volontaire (2 mois) et ses modalités ont sans doute été suffisantes pour diffuser l'information auprès des acteurs et des mairies les plus concernés (dans la Métropole et les territoires voisins), mais ne l'a pas été pour informer réellement les publics les plus directement touchés par la mise en place de la ZFE, dont beaucoup sont éloignés des démarches de participation institutionnelle.

L'information du public doit donc se poursuivre pendant la phase de concertation réglementaire et au-delà, tout au long de la mise en œuvre de la ZFE. La plateforme numérique doit jouer un rôle central pour l'accès à l'information et accueillir rapidement le bilan de la concertation et de l'ensemble des contributions dans les différents dispositifs.

b. Mieux distinguer les phases d'information des phases de concertation et de coproduction

Les remarques faites sur le déroulement des réunions-ateliers de concertation conduisent les garants à **recommander de mieux distinguer l'information de la mobilisation des participants à des ateliers de coproduction.**

Dans le déroulé des réunions publiques, le passage en atelier a pu apparaître comme coupant court aux demandes d'information du public et au débat nécessaire à l'appropriation du projet. Dans l'idéal, deux réunions distinctes seraient nécessaires (cela a été le cas pour l'atelier-design).

L'ouverture de la concertation réglementaire à la participation du public même si celle-ci n'est pas prévue par la loi comme un temps de participation citoyenne devrait continuer à lui permettre de s'approprier, discuter et donner son avis sur le projet ZFE de la Métropole.

Convention citoyenne et projet ZFE : une synergie à construire pour consolider la cohérence des décisions

La délibération concernant cette convention devrait avoir lieu en mars 2023.

La synergie souhaitée par la Commission Nationale du Débat Public dans notre lettre de mission entre la convention citoyenne climat et le dispositif participatif du projet de ZFE n'a pas pu être créée. A ce jour il n'existe pas de lien direct entre les résultats de la convention citoyenne et le projet ZFE.

Pour autant, au regard du calendrier des délibérations à venir au sein de la Métropole de Grenoble, tant pour la convention citoyenne que pour le projet ZFE, les garants recommandent de veiller à bien articuler les décisions prises entre cette convention et le démarrage de la concertation réglementaire : pour une cohérence des politiques publiques, une meilleure information mise à disposition et une capitalisation des informations et des données disponibles.

Concertation règlementaire : s'appuyer sur cette obligation pour poursuivre la concertation publique notamment auprès des publics peu touchés durant la concertation volontaire

a. Apporter des réponses aux questions, continuer à enrichir les données disponibles et rendre compte des bilans de la concertation volontaire

L'étape de concertation volontaire a permis de susciter de nombreuses questions posées sur la plateforme participative. A ce jour la Métropole n'a pas apporté de réponses. **Nous recommandons que la Métropole apporte des réponses à ces questions, via le même support.**

Pour mettre à disposition des publics les documents complémentaires qui permettront d'éclairer les différentes facettes du projet et de nourrir la réponse aux questions posées, **nous recommandons d'enrichir la rubrique du « coin des experts » sur la plateforme** avec notamment des données de type scientifique (loi climat et résilience, données socio-économiques, documents récents sur les différents modes de mise en place des ZFE en France et en Europe...).

Pour rendre compte de l'ensemble du processus de concertation volontaire, les bilans rédigés à l'issue des différentes étapes (ateliers mobiles, ateliers d'intelligence collective, ateliers de design des politiques publiques, questionnaire mobilité...) **nous recommandons à la Métropole de les rendre accessibles sur la plateforme participative numérique ainsi que via les autres moyens de communication dont dispose la Métropole** (magazine, réseaux sociaux, relais media).

Le présent bilan établi par les garants fait partie des documents qui devront être mis à disposition des publics.

b. Rendre plus lisible le processus et le planning de décisions

La plateforme participative, ainsi que les autres moyens de communication dont dispose la Métropole doivent rapidement clarifier les modalités, le processus et le timing de décision concernant la mise en œuvre finale du projet de ZFE :

- De quelle façon sera intégré le bilan de la concertation volontaire, et quelles réponses sont apportées aux différentes questions transmises via le support de la plateforme participative ?
- Quelles sont les étapes d'instruction technique (faisabilité technique, juridique, financière) et de positionnement politique pour préparer la concertation réglementaire ?
- Le contenu de la concertation réglementaire, qui pourra ainsi s'appuyer sur une base solide et documentée, devra être accessible et transparent concernant l'ensemble des facettes du projet.

Nous recommandons de communiquer largement et de façon transparente sur les processus de décision mis en place : réunions de travail, dates des conseils communautaires (sans oublier les liens vers la chaîne Youtube de la Métropole pour pouvoir les suivre), dates de COPIL, conférences des maires...

De la même manière le processus de décisions devra clairement indiquer et montrer en quoi la concertation volontaire a participé aux choix et arbitrages effectués par la Métropole pour valider le projet final ZFE et décliner la feuille de route à venir.

c. S'appuyer sur la dynamique en place pour initier une concertation qui mobilise plus largement et soit davantage orientée vers une coproduction

La concertation volontaire a montré les difficultés pour aller vers les personnes les plus fragiles, socialement et économiquement. Les modalités de la concertation n'ont pas réussi à mobiliser largement ces publics. Or ces publics sont directement concernés par ce projet.

L'atelier « Design des usages » a mis en évidence la nécessité d'une « présence de proximité », terrain, au plus près de ces populations. Il s'agit non pas de les « mobiliser » mais « d'aller à leur rencontre ».

Aujourd'hui l'information est disponible, la concertation volontaire a largement contribué à « faire connaître le projet ZFE ». Comment s'appuyer sur cette dynamique en place pour aller débattre maintenant du projet ZFE ? et aller vers une réelle pédagogie de la participation citoyenne ?

Le projet nécessite d'être accompagné, sur la durée.

Les garants recommandent de mettre en place la concertation réglementaire comme une suite de la concertation volontaire. Les efforts engagés, l'information mise à disposition, la mobilisation en cours autour du projet sont autant d'éléments en faveur de la poursuite de la pédagogie autour du projet ZFE afin de garantir le droit à l'information et à la participation de chaque individu, dans les principes que peut garantir la Commission Nationale du Débat Public.

Gouvernance pour la mise en œuvre du projet ZFE

Le projet Zone à Faible Emissions est un projet complexe : par les objectifs fixés par la Loi (Loi d'Orientations des Mobilités et Loi Climat résilience) et l'articulation avec les exigences européennes, par l'instauration de cet « outil » et des impacts qu'il engendre sur chaque territoire, sur les volets environnementaux, économiques, sociaux, sociétaux, partenariaux et par la compréhension et l'acceptabilité par les citoyens de ce projet.

La concertation volontaire a souligné à maintes reprises le niveau très faible d'information des citoyens sur ce projet et sur le cadre dans lequel il s'inscrit et la difficulté de mobiliser largement tous les publics.

Les enjeux autour du projet lui-même sont partagés par les publics, qui les comprennent. Mais de nombreux participants ont questionné à la fois l'opportunité du projet et la lisibilité des rôles de chaque « responsable » du projet : quelle est la responsabilité de l'Etat, de la Métropole, des autres collectivités, des partenaires tel que le SMMAG (syndicat des transports de Grenoble) ? quelle articulation entre « toutes les politiques de mobilité et de transport et de lutte contre le dérèglement climatique », etc. La cohérence des décisions publiques n'est pas claire et interrogée. Il y a comme un ressenti collectif que le projet « s'impose » aux citoyens alors même que les « responsables publics » n'ont pas engagé de leur côté les investissements amont nécessaires pour que ce projet se mette en place de manière cohérente et pertinente.

Au regard des échanges dans les différents temps de cette concertation volontaire, que nous soulignons encore comme une démarche essentielle, **les garant.e.s recommandent la prise en compte des points de vigilance suivants pour la gouvernance du projet :**

- Mettre en lien et en cohérence l'ensemble des dispositifs/politiques publiques et leurs ressources concernant les mobilités afin de clarifier à la fois la vision stratégique territoriale et la feuille de route : compréhension des prochaines étapes de ces politiques/dispositifs ; évaluation de leurs impacts au regard des objectifs fixés ; etc. La concertation démontre une attente forte pour une « bonification » des décisions publiques.
- La Métropole doit s'appuyer davantage sur les communes pour présenter le bilan de la concertation volontaire et porter le projet ZFE. En effet la concertation a souligné l'importance d'aller au plus près des publics, sur le terrain, d'aller vers les usagers. Les communes sont les mieux placées pour jouer ce rôle en lien et partenariat bien entendu avec la Métropole. Elles doivent s'appropriier le projet et le porter auprès des habitants.
- Les liens avec les territoires voisins existent, ce partenariat fonctionne, au niveau des élus comme des techniciens. Pour exemple les 10 EPCI voisins ont rendu leur avis, avis qui vient d'ailleurs conforter les positions et arguments des publics de la Métropole durant la concertation. Cette dynamique partenariale est à encourager et à conforter dans la durée.

Les garant.e.s insistent ainsi, au regard des changements de pratique souhaités et souhaitables de mobilité aujourd'hui et demain, pour qu'un réel dialogue territorial autour des transports et des mobilités se mette en place entre l'Etat, la Métropole, les EPCI voisins, le Syndicat de transport SMMAG, la Région, le Département, ... : le rôle et la place de chacun doivent être assumés, au regard des compétences de chacun, pour des décisions à la hauteur des défis majeurs que notre société traverse et traversera.

ANNEXES

1. En détail : Les arguments concernant les fondements et la pertinence du projet

a. Les objectifs du projet de ZFE et le lien entre qualité de l'air, santé publique et mobilité :

L'intérêt d'obtenir une meilleure qualité de l'air dans le but d'améliorer la santé publique ne semble pas faire débat, aucune personne ne conteste cet objectif. Cependant les questionnements suivants ont été exprimés :

- Les données concernant le nombre des morts prématurées liées à la mauvaise qualité de l'air sont mises en doute : comment cela est-il calculé ? comment peut-on isoler le facteur de la pollution des autres facteurs de mortalité (on ne meurt pas « de pollution » simplement) ? Des données scientifiques plus précises et complètes sont attendues pour une meilleure compréhension de cette question.
- La qualité de l'air semble s'améliorer depuis quelques années, dû à différentes raisons dont le remplacement progressif et naturel des véhicules les plus anciens. Pourquoi ne peut-on pas mettre en place une ZFE qui ne fonctionnerait que lors des pics de pollution ?
- Des informations supplémentaires sont également demandées concernant le lien entre niveaux de pollution et horaires pour comprendre le lien entre le trafic automobile et les émissions polluantes.
- En général, on observe une faible connaissance du projet de ZFE-m et souvent, une confusion avec la ZFE-pro qui est déjà mise en œuvre (confusion des projets, ou confusion liée au dispositif de panneautage qui n'est pas complètement identifié et compris).

b. La pertinence de la solution « ZFE » par rapport à d'autres actions possibles

« Pourquoi on mélange politique sanitaire et climatique ? c'est compliqué à comprendre. Et le chauffage c'est plus impactant que les voitures, non ? ça crée de la confusion pour les gens » - Voiron, 2 décembre

- Pour améliorer la qualité de l'air, d'autres actions sont pointées comme plus urgentes et plus efficaces : notamment la lutte contre le chauffage au bois, contre le brulage des déchets verts dans les jardins, contre les émissions polluantes des usines du bassin grenoblois.
- Pour améliorer à la fois la qualité de l'air, la sécurité, et diminuer la pollution sonore particulièrement sur les voies rapides pour l'instant exclues de la ZFE, l'idée de la réduction de la vitesse est fréquemment évoquée par les participants (elle est également évoquée dans le rapport de la commission d'enquête de la DREAL sur le Plan de Protection de l'Atmosphère de Grenoble Métropole (sept 2022).
- Pour diminuer la part de la voiture dans les déplacements, la mise en place d'une politique de gratuité des transports en commun serait un levier plus puissant que la ZFE (et socialement plus juste).

Ce thème est accentué par le fait que le calendrier de mise en place est ressenti comme très « contraint » et rapide, ne permettant pas aux personnes de pouvoir s'adapter à temps, par exemple parce que les alternatives de transports collectifs ne sont pas encore en place et fonctionnelles. Certaines contributions demandent même le report de l'application de la mesure, le temps de mettre en place les solutions alternatives.

c. La pertinence des vignette Crit’Air comme indicateur

« Des voitures qui passaient le contrôle technique et anti-pollution, ne pourront plus rouler ? » - La Tronche, 16 novembre

« J’ai un véhicule de 20 ans et je roule très peu. Alors qu’un gros 4x4 neuf qui fait 100.000 km par an c’est ok ? » - Vercors, 17 novembre

- Les vignettes Crit’Air ne tiennent compte que de l’âge du véhicule et de sa motorisation mais pas de son poids, ni de son kilométrage. Or il est prouvé qu’un véhicule léger pollue moins qu’un véhicule lourd notamment sur les émissions dues à la consommation de carburant, à l’usure des pneus et aux plaquettes de freins. Il serait donc plus pertinent de limiter la circulation des grosses voitures et SUV.
- Pourquoi aller au-delà de ce que demande la loi en interdisant à terme les diesels, alors qu’il serait plus pertinent d’agir sur la catégorie des gros rouleurs et des voitures les plus puissantes.
- Pourquoi une voiture ancienne mais bien entretenue et qui passe le contrôle technique et les contrôles anti-pollution, ne serait-elle pas autorisée à circuler ?
- Les véhicules anciens ne sont par ailleurs pas ceux qui roulent le plus.

d. La question de la justice sociale et de l’équité

« On sait maintenant que ce sont les plus riches qui polluent le plus par leur mode de vie, et là on va encore taper sur les pauvres » - Grenoble, 14 novembre

« Déjà, il n’y a pas de logements abordables, on va habiter plus loin et après, on est pénalisés sur la voiture » - Grenoble, 14 novembre

Ce thème a été largement évoqué par les participants à chacune des réunions ou des soirées. Comme les études le confirment, il y a un lien très clair entre niveaux de revenus et type de véhicule possédé, les plus modestes étant plus fortement détenteurs de véhicules CR5, 4 ou 3. L’enjeu est ici de proposer une mesure efficace mais socialement juste.

- La perception de l’injustice sociale associée à la mise en place de la ZFE est très vive : c’est la « double peine » pour les ménages les plus modestes : possesseurs de voitures souvent anciennes même si elles sont entretenues correctement, et sans moyen d’en changer vu les prix des véhicules neufs électriques ou pas. Ce sont également ces ménages qui travaillent le plus en horaires décalés, sans alternative de transports en commun.
- Les autres arguments qui confortent ce point de vue sont les suivants :
 - o Il est maintenant admis que ce sont les foyers aux plus forts revenus qui polluent le plus par leur mode de vie (loisirs, déplacements et voyages, consommation). Or ce sont également ceux qui possèdent le plus de véhicules CR1, et qui ne changeront donc pas leurs habitudes avec l’arrivée de la ZFE,
 - o Les familles modestes qui habitent dans des logements proches des voies rapides ne pourront plus utiliser leur véhicule, mais seront toujours exposées à la pollution puisque les voies rapides sont exclues du dispositif,
 - o Les familles qui ont dû choisir des logements loin du cœur de la métropole pour des raisons financières sont aujourd’hui pénalisées,
- Les groupes sociaux les plus souvent évoqués sur le thème de la justice sociale sont : les ménages modestes, les étudiants et jeunes, les personnes âgées.
- Réduire le kilométrage parcouru en voiture individuelle étant la priorité, les offres de gratuité des transports en commun (au moins pour les ménages les plus modestes) permettent donc de concilier justice sociale et climatique.

e. La question des libertés individuelles

« La Métro devrait venir expliquer aux ménages modestes dans les quartiers populaires qu'on va leur enlever le seul bien qu'ils ont pu se payer : leur voiture » - Pont de Claix, 10 novembre.

« Dans d'autres pays d'Europe, il y a beaucoup de vélos, on a plaisir à venir dans les centres-villes. Ici, les gens font 300m en voiture pour emmener leurs enfants à l'école » - Vaulnaveys, 8 octobre.

- La voiture est associée à des valeurs positives : liberté, confort, propriété individuelle, praticité et flexibilité, même si la pollution, le coût financier, le risque d'accident et les bouchons sont également cités (voir enquête mobilité 2019 – 2020 SMMAG et AURG⁴). L'idée de restreindre la circulation de certains véhicules va donc à l'encontre de l'idée de liberté individuelle.
- Plus globalement, l'idée de procéder par interdiction plutôt que par pédagogie en faisant appel au libre choix pour encourager les changements de comportement peut être perçue comme une contrainte trop forte et comme une méthode risquant de susciter de fortes résistances.
- Ainsi pour certains, si l'objectif de réduire la place de la voiture dans l'espace public doit être une priorité, cela doit se faire en développement et en rendant les alternatives plus désirables que la voiture individuelle et ceci, avant d'imposer les contraintes de la ZFE.

f. Les impacts économiques du projet

« Passer à la voiture électrique, alors qu'on nous demande de faire des économies d'énergie ? Il faut sortir de l'idéalisation de la voiture individuelle » - Echirolles, 14 novembre

- La ZFE se présente comme un dispositif positif pour l'environnement, pourtant elle va contribuer à relancer la filière automobile et la production de véhicules neufs. Si l'on prend en compte l'impact carbone de cette production de masse, c'est négatif pour l'environnement. D'autant plus que l'on va accélérer la mise au rebut de véhicules anciens mais toujours fonctionnels. C'est pour certains une « arnaque écologique ».
- La ZFE va encourager particulièrement la production de véhicules électriques, or, la filière de production de batteries est pour l'instant essentiellement chinoise, avec un mauvais bilan carbone ; le recyclage des batteries n'est pas encore au point ; et de plus, aura-t-on les capacités de production d'électricité suffisante pour alimenter ce parc automobile, alors que nous sommes menacés de coupures cet hiver ?
- Au-delà de ces impacts mentionnés très fréquemment sur la filière automobile et la production d'énergie, plusieurs personnes craignent que la ZFE, en restreignant les accès au centre-ville en voiture, n'ait des impacts négatifs sur l'activité économique et commerciale urbaine.

g. La cohérence de la politique de mobilité

« Beaucoup de gens prennent la voiture parce qu'ils n'ont rien d'autre. Avant quand j'habitais à Grenoble je prenais mon vélo tous les jours mais là, pour descendre du Vercors jusqu'à Montbonnot c'est un cauchemar » - Vercors, 17 novembre

- La mise en place de la ZFE et les incitations à diminuer la part de la voiture en développant le report modal doivent être précédées d'investissements structurants sur certains aspects jugés insuffisants aujourd'hui :
 - o Le développement des parkings relais
 - o Les infrastructures liées au vélo : stationnement et sécurité, voies cyclables, places vélos dans les trains, bus et cars, trams
 - o Des transports en commun fiables et sécurisés avec des horaires élargis
 - o Le développement des fréquences et de la fiabilité des TER, jugés très problématiques pour l'instant
 - o La construction d'une politique tarifaire unique et intermodale (RER, TER, tram, car et bus)
 - o L'investissement dans des bornes de recharge pour les véhicules électriques (voie publique, pieds d'immeubles et copropriétés, parkings d'entreprise et parkings relais)

⁴ Accessible ici : <https://www.aurg.fr/11653-emc2.htm>

- L'organisation d'un partage de l'espace public harmonieux et sécurisant pour les différents modes de transport (piétons, vélos, trottinettes, voitures et TC)
- C'est donc le point de la cohérence et d'une gouvernance globale des politiques de mobilité qui est soulevée, afin de construire les conditions du report modal avant d'imposer les contraintes de circulation aux véhicules particuliers.

h. Les impacts sur les territoires voisins

Les questions soulevées portent sur les points suivants :

- Comment est-il prévu d'aller à la rencontre des habitants des territoires voisins pour les informer sur le projet ZFE et recueillir leurs avis ?
- Comment vont s'appliquer les dérogations pour les habitants hors Métropole ?
- Quid des aides et des accompagnements pour les habitants hors Métropole ?
- L'accès au territoire métropolitain doit être maintenu pour tous (fonctions métropolitaines).

Les territoires sont en effet décrits comme interconnectés et dépendants de la Métropole pour un certain nombre de fonctions (commerce, emploi, santé, culture, éducation...). Les habitants sont souvent fortement dépendants de la voiture, et le réseau de transport en commun pas forcément suffisant ou efficace.

L'accès à la Métropole étant une fonction impérieuse à assurer, on risque de créer des territoires « à deux vitesses », entre ceux qui auront les moyens d'aider leurs habitants, et les territoires pauvres qui n'ont pas ces ressources. Une politique d'aménagement équilibrée est donc nécessaire pour que les territoires en lien et en inter-dépendance avec la Métropole ne soient pas pénalisés dans leur activité et dans leur développement. Les solutions de report modal n'existent pas partout (les services d'accompagnement et de conseils sont donc moins pertinents qu'en milieu urbain ou métropolitain).

Aucune aide financière ne semble prévue pour les habitants des territoires hors Métropole, alors que ce sont plus de parfois 40% des véhicules qui sont classés CR3 ou plus. On risque d'exclure socialement, médicalement, et économiquement une partie des habitants. Il sera nécessaire de solliciter et de faire jouer la solidarité territoriale (région et département) pour accompagner les habitants.

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

i. La question du contrôle et de la verbalisation

Il est à noter qu'en complément de tous les arguments précédents, la question du contrôle et de la verbalisation éventuelle a été soulevée (pour les horaires, les dérogations, le périmètre...) : qui va organiser le contrôle (question de la compétence, état, métropole ou communes), par quels moyens techniques et humains, à partir de quand ?

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

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

j. La cohérence des dispositifs ZFE en France et en Europe

Des questions ont été posées concernant les ZFE mises en place en Europe : combien sont-elles ? et quelles sont leurs modalités notamment concernant les horaires et les dérogations éventuelles ?

De même concernant la France, se pose la question de la cohérence des dispositifs selon les métropoles : s'il est intéressant de pouvoir moduler les dispositifs selon les spécificités ou demandes locales, les différences de mise en œuvre sont cependant peu lisibles et peu pratiques. Comment sera-t-on informés des horaires et des dérogations en arrivant dans une métropole ? Et au final est-il logique que les règles du jeu soient différentes à Grenoble et à Strasbourg ou à Lyon ?

k. Plateforme participative : 302 contributions sur les fondements et la pertinence du projet de ZFE

119 contributions sont opposées à la ZFE pour des motifs déjà évoqués : un projet socialement injuste, au bilan écologique global négatif, imposant trop de contraintes alors que les alternatives de transports et communs notamment, ne sont pas encore assez développés. 32 contributions spécifiquement axées sur l'injustice sociale et l'impact sur les foyers aux plus faibles revenus.

56 contributions relèvent que la mise au rebut anticipée de véhicules en état de marche est une aberration écologique.

37 pensent que la vignette Crit'Air n'est pas le bon indicateur (ne tient pas compte de la puissance, du poids du véhicule ou du kilométrage annuel par exemple).

16 personnes pensent que la ZFE est territorialement injuste pour les personnes habitants hors ZFE pour l'accès aux services essentiels. Et ils relèvent que certains habitants des territoires voisins ne sont pas bien connectés à la Métropole par le réseau de TC.

29 personnes pensent que les véhicules électriques ne sont pas la solution à promouvoir (coût économique, coût écologique global avec la fabrication et les émissions de particules liées aux freins et aux pneus, faibles possibilités de recharge existant actuellement).

D'autres questions émergent également sur la plateforme :

- Quelles seront les modalités de contrôle ?
- Pourquoi interdire les CR2 (diesel) alors que la loi ne va pas jusque-là ?
- Pourquoi un calendrier de mise en place aussi rapide et inadapté ?
- Il y a d'autres sources de pollution à combattre avant
- Il y a d'autres solutions à mettre en place : péage urbain, ZTL, réduction de la vitesse, etc...
- Attention à l'impact économique notamment sur les commerces et l'activité du centre-ville

2. En détail : Les arguments concernant les 5 questions proposées à la concertation

a. Les horaires : pour une ZFE permanente ou pas ?

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

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

Sur la plateforme participative, 275 contributions concernent ce thème dont :

- 24% militant pour une ZFE permanente pour des questions d'efficacité et de lisibilité de la mesure, ainsi que pour la facilité du contrôle. Ceci couplé avec une offre de transports en commun suffisante en soirées et week-ends, et une offre de parkings relais élargie.
- 73% demandant une ZFE non permanente avec les arguments suivants :

- Les transports en commun sont réduits à certains horaires
- Il est écologiquement aberrant et coûteux de forcer au renouvellement de véhicules fonctionnant encore et passant les contrôles techniques
- Il faut tenir compte des rendez-vous médicaux, professionnels, des loisirs et de la culture, des commerces ; ainsi que des usages occasionnels et des petits rouleurs qui polluent moins (voir partie dérogations).
- La mesure ZFE serait ainsi plus acceptable, et une ZFE non permanente demanderait moins de mesures d'accompagnement ?
- L'idée qui se détache la plus nettement est celle d'une ZFE hors week-ends et jours fériés, et hors soirées et nuits en semaine (19h ou 20h jusqu'à 6 ou 7h du matin).
- Une faible partie des contributions émettent l'idée d'une ZFE non permanente pendant une première période (2 ans par exemple), et permanente ensuite pour laisser le temps aux personnes de s'adapter et de changer de modes de transport (3% des contributions).

b. Le périmètre de la ZFE et les zones de porosité

D'une manière générale, les idées émises se répartissent en 2 thèmes : les grandes voies d'accès à la Métropole, et celles venant des massifs et territoires voisins ; et l'accès à des lieux particuliers dans la Métropole.

Concernant les grandes voies d'accès à la ZFE, 2 types d'accès sont mentionnés durant les réunions publiques :

- **Les autoroutes et voies rapides qui encerclent la ZFE** : d'un côté, certaines contributions mettent l'accent sur la nécessité de pouvoir contourner la ZFE de façon efficace et sans détours et donc sur la nécessité de ne pas imposer de restrictions de circulation sur ces voies. Mais d'un autre côté, les participants soulignent les impacts de la pollution sur les zones d'habitation situées directement à proximité de ces voies rapides. Ce sont les foyers les plus modestes qui y habitent, et ils resteront alors exposés à la pollution : pourquoi ne pas inclure les voies rapides dans la ZFE ?

« Pourquoi exclure l'autoroute alors que c'est la zone de plus forte émission de pollution ? Quel est la part du trafic en transit ? si c'est le plus fort, pourquoi on emmerde tout le monde ? » - Grenoble, 14 novembre

- **Les voies d'accès aux massifs** (Vercors, Chartreuse, Belledonne) pour 2 types de circulation : les déplacements pendulaires pour le travail, et la circulation touristique en week end et vacances. Ici les positions sont tranchées entre :
 - Les habitants des massifs qui souhaitent pouvoir continuer à accéder à la ZFE et notamment aux voies rapides sans faire de détours et donc, utiliser les voies existantes sans restriction.
 - Les habitants des communes en vallée qui reçoivent ce trafic « descendant » et attendent de la ZFE qu'elle les protège de la pollution en imposant des restrictions de circulation.

« On n'a pas de transports en commun de la Métro, seulement quelques cars région, et 4 à 6.000 véhicules par jour ! Les motos l'été c'est de la pollution sonore. Il faut des transports en commun pour les habitants de coteaux et aussi pour ceux de la plaine qui montent pour se promener » - Sassenage 30 novembre

Concernant les lieux particuliers qui, selon les participants, devraient rester accessibles, ils concernent essentiellement certaines fonctions métropolitaines comme la santé ou le commerce. Sont citées par exemple les voies d'accès aux hôpitaux Nord et Sud ; en général l'accès à la ZFE en cas de rendez-vous médical ; et l'accès aux différents centres commerciaux inclus dans la ZFE (Comboire, Echirolles, Meylan...).

Sur la plateforme participative on retrouve ces mêmes thèmes de réflexion :

- Sur les grands axes, voie rapide et autoroute :

- 37 contributions défendent le fait que ces voies doivent être incluses dans la ZFE (non exemptées) pour protéger les habitants qui habitent à proximité, et pour éviter d'y concentrer encore plus de trafic routier, alors qu'ils sont déjà congestionnés.
- 19 contributeurs pensent qu'il faut exempter la rocade et l'autoroute pour pouvoir traverser ou contourner la Métropole. On peut penser alors à une limitation de la vitesse, ou à un péage urbain.
- 22 contributeurs pensent que la rocade et l'autoroute devraient être les seuls axes exemptés, avec les accès aux massifs (les dérogations compléteront pour les cas particuliers)
- 9 personnes pensent que les voies sur berges doivent être également exemptées car le détour par la rocade représente beaucoup de kilomètres et donc de pollution supplémentaire.
- Concernant les accès aux différents massifs, les contributeurs (14 idées) pensent en majorité qu'il faut les exempter pour ne pas pénaliser les habitants hors Métropole qui n'auront pas accès aux aides de la Métropole). S'en suit une liste de voies d'accès pour les 3 massifs (Vercors, Chartreuse, et Belledonne) suggérés au travers d'une vingtaine de contributions.
- 36 contributions évoquent l'accès aux parkings relais, en général ou pour certains parkings en particulier, ainsi que leur nécessaire développement en nombre et en capacité.
- Ensuite et pour rejoindre ce qui a déjà été dit au titre des dérogations, un certain nombre de lieux particuliers sont cités comme devant bénéficier d'un accès non réglementé et notamment : les hôpitaux (36 contributions) ; les zones commerciales ou d'activité (15) ; les gares routières ou ferroviaires (11) ; les universités (3).

c. Les dérogations

Dans l'ensemble des réunions publiques et concernant les dérogations, ce sont les axes suivants qui ont été argumentés :

- Les petits rouleurs (sur la base d'un kilométrage annuel mais avec les difficultés d'évaluation que cela suppose – qui contrôle ? quand et comment ?)

« Je suis retraité, je fais 1.000km par an avec un vieux diesel, pour faire mes courses une fois par semaine, pour aller au cimetière, pour voir mes amis. Je ne vais pas acheter une voiture électrique à 76 ans » - Echirolles, 14 novembre

« Les publics les plus impactés sont déjà en difficulté sociale, et en plus il y a la fracture numérique : comment va-t-on faire pour les pass et toutes les démarches ? » - Voiron, 2 décembre

- Les personnes dont les horaires ou spécificités de métier ne permettent pas un report modal sur des transports en commun : horaires décalés, métiers du « care » avec les soins et services à domicile. Ce sont également souvent des personnes modestes (seuils de revenus à définir) qui n'auront pas les moyens de changer de véhicule.
- Les personnes âgées qui auront du mal à se passer de la voiture pour des activités régulières (courses à transporter, famille à visiter ou autres activités créant du lien social), et qui par ailleurs, compte tenu surtout de leur âge (et parfois de leurs moyens), ne rachèteraient pas de voiture,
- Les véhicules engagés dans une démarche active de covoiturage,
- Les propriétaires de véhicules pouvant justifier d'une commande d'un nouveau véhicule conforme, non encore livré
- Les personnes en situation de handicap
- Certains types particuliers de véhicules : campings car aménagés, véhicules de collection. Concernant les campings cars aménagés, les arguments portent surtout sur le faible kilométrage réalisé par ces véhicules dans l'espace urbain, et par l'absence de solutions alternatives qui empêche le report modal.
- Il a parfois été évoqué des dérogations pour tout ce qui concerne les trajets quotidiens domicile – travail

- La question d'un pass permettant de circuler un certain nombre de fois à définir, a été fréquemment évoquée. Comme ce pass pourrait être surtout lié à des activités de type hebdomadaires (courses ou activités des enfants ou des adultes), les participants proposent le plus souvent 52 pass / an. La question du numérique est également soulevée : si les pass sont accessibles sur internet et compte tenu de la fracture numérique touchant certaines parties de la population, sa mise en œuvre paraît difficile.

Les participants sont également conscients du nombre des dérogations souhaitées ce qui amène 3 problématiques :

- La question de la lisibilité du bouquet de dérogations avec un côté « usine à gaz » et une complexité de contrôle (quels justificatifs dans quel cas ? pas de contrôle automatique possible ?).
- La question de l'efficacité de la ZFE compte tenu du cumul des dérogations
- La question des éventuels « pass » qui seraient à obtenir en ligne, ainsi que d'autres démarches qui nécessitent l'usage d'internet, à mettre en regard de la fracture numérique qui touche surtout les ménages les plus modestes.

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

- 34 contributions opposées aux dérogations, ou militant pour des dérogations très limitées pour des questions d'efficacité et de simplicité de compréhension. Les collectivités locales et services de l'Etat ne devraient pas non plus bénéficier de dérogations.
- 200 contributions proposant des dérogations avec les thèmes principaux :
 - o Les petits rouleurs qu'il ne faut pas contraindre à changer de véhicule pour des raisons financières et environnementales (34 contributions)
 - o Pour ceux-là on pourrait imaginer une dérogation « kilométrique » éventuellement modulée selon le Crit'Air de la voiture, et à contrôler comme le font certaines assurances automobiles (15 contributions)
 - o Les motifs de déplacements impérieux ou non réalisables autrement :
 - Rendez-vous de santé (hôpitaux et médecins), urgences médicales (30 contributions)
 - Les personnes PMR ou les personnes âgées (23 contributions)
 - Les contraintes familiales : enfants en bas-âge, garde alternée, garde chez les grands parents, visite et courses pour les personnes âgées (12 contributions)
 - Transport d'objets volumineux, déménagements, ou trajet vers les déchèteries (22 contributions)
 - Dans le cas où aucune solution de report sur TC n'existe
 - En cas de convocation administrative...
 - o Pour répondre à des contraintes ou des situations professionnelles difficiles (35 contributions) :
 - Personnes travaillant en horaires décalés (8 contributions)
 - Pour ceux qui habitent hors ZFE et n'ont pas accès à des transports en commun pour venir travailler
 - Pour les artisans et auto-entrepreneurs dont la situation financière ne permet pas de changer de véhicule
 - Pour les professions médicales se déplaçant à domicile
 - o Pour des véhicules de type particulier qui roulent peu et sont plutôt des véhicules de loisir : vans aménagés (41 contributions), voitures de collection (28 contributions)
 - o Ces dérogations seraient aussi accessibles aux non-résidents de la ZFE, territoires voisins et personnes de passage (visiteurs)
 - o Les contributeurs imaginent donc un « pass » permettant d'obtenir un certain nombre de dérogations annuelles pour circuler. Ce « pass » doit s'appliquer aux personnes résidant à l'intérieur comme à l'extérieur de la ZFE. Le nombre de jours devrait être modulé selon que la ZFE est permanente ou pas. Cet élément n'étant pas décidé, pour l'instant les propositions vont de 6 à 12 jours par an (17 contributions), 21 à 26 jours (21 contributions) ou même 52 jours avec 14 contributions. Plusieurs personnes

souhaitent que ce « pass » ne s'applique pas en cas de pic de pollution. La forme que pourrait prendre ce pass n'est pas claire : attestation sur l'honneur (3 contributions) ? Gratuit ou payant (question soulevée par 3 contributeurs) ?

d. Les mesures d'accompagnement

Les premières idées évoquées par les participants concernent le renouvellement des véhicules progressivement interdits de circulation (alors que le premier objectif serait le report modal), ce qui souligne la nécessité de bien communiquer sur l'objectif prioritaire.

Ensuite les contributions soulèvent les questions suivantes :

- Sur le public cible que l'on va accompagner financièrement : les contributions sont partagées entre l'idée de l'égalité des aides pour tous (tous les citoyens sont égaux et doivent être considérés de la même façon), ou de l'équité nécessaire pour aider plutôt les foyers aux revenus modestes, avec la question du type d'indicateurs à prendre en compte (QF, revenus...). Le ressenti général est que les aides financières ne seraient de toutes façons pas suffisantes pour beaucoup de ménages, compte tenu de la hausse du prix des véhicules même d'occasion et de la cherté des véhicules hybrides ou électriques.
- Sur le type d'aides :
 - o Va-t-on aider les personnes qui achètent un VAE ?
 - o Quel type de voiture va être financée ? Les participants soulignent le coût des voitures neuves, qui resteront difficilement accessibles de toutes façons pour les plus modestes, et la tension sur le marché de l'occasion. Les contributions soulignent en général qu'il ne serait pas pertinent de financer de « grosses » voitures qui sont forcément plus polluantes que les « petites ». Ou bien, que financer des voitures électriques alors que la production nationale semble à peine suffisante pour les besoins actuels du pays, n'est pas logique (cf points précédents sur les fondements du projet de ZFE).
 - o C'est la sobriété qui doit être la priorité, avec le développement des transports en commun eu du covoiturage, de la location et du transport à la demande, donc les aides qui incite à la consommation via le renouvellement de véhicule ne vont pas dans le bon sens.
 - o Quid de ceux revendent leur voiture pour passer aux transports en commun ?
 - o Quid des personnes qui utilisent déjà les transports en commun, va-t-on également valoriser leur effort ?
- Sur le coût des mesures d'accompagnement individuelles : combien coûteront ces mesures individuelles, quel est le budget prévu par la Métropole ? et, ne serait-ce pas plus efficace et pertinent de transférer ce budget sur des investissements et des travaux concernant les transports en commun et le vélo, et/ou sur la gratuité des transports en commun ?

Du côté de la plateforme en ligne, 279 contributions sont enregistrées sur le thème des mesures d'accompagnement :

- 31 personnes défendent le fait qu'il ne doit pas y avoir d'aides financières et qu'il vaut mieux investir dans la consolidation et l'extension des TC.
- 78 personnes demandent des aides financières au renouvellement des véhicules :
 - o Pour ceux qui ne pourraient pas se déplacer autrement,
 - o Sous conditions de ressources
 - o Selon les types de véhicules (poids et prix du véhicule, Crit'Air 1 ou 0), y compris pour l'achat d'un véhicule d'occasion
 - o Pour les ménages habitant dans la ZFE ou à l'extérieur, sans accès à des TC pour aller travailler
 - o Autres propositions : des prêts à taux 0% pour l'achat d'un nouveau véhicule
- 27 personnes pensent que les aides au report modal doivent être prioritaires :
 - o Pour la prise d'abonnement à un service de TC, location de vélo, autopartage ou covoiturage
 - o Pour l'achat ou la location d'un vélo ou d'un VAE
 - o Sous conditions de ressources

- 10 personnes pensent qu'il faut proposer un accompagnement au report modal sous forme de conseils mobilité, simulations de déplacement, formation et information en entreprise, via les écoles, les associations, les maisons des habitants, pour un accompagnement en proximité. Certains questionnent toutefois l'utilité de cette information, pensant que les solutions sont connues mais que les obstacles aux changements de comportement sont ailleurs (résistance au changement et attrait de la voiture individuelle).
- Près d'une centaine de contributions sont relatives au réseau de transports en commun : faiblement attractifs surtout quand on s'éloigne du cœur de la Métropole, il faut ajouter des lignes et augmenter les fréquences.
 - o 41 personnes pensent qu'il faut renforcer le maillage des TC
 - o 21 personnes pensent qu'il faut travailler sur l'intermodalité des solutions de transport et des réseaux
 - o 8 personnes mentionnent le RER grenoblois
 - o 35 personnes sont pour la gratuité des TC (4 contre), et 13 pour en baisser le prix
 - o Des questionnements cependant sur les foyers les plus aisés qui ne seront pas spécialement plus motivés par la gratuité, ou une offre plus importante de TC, pour changer leurs habitudes de déplacement.
- 20 personnes demandent un développement des infrastructures vélo : pistes cyclables, Chronovélo dans le péri-urbain, ainsi que la sécurisation, l'éclairage, l'entretien des voies.
- 12 contributions sont relatives au développement des bornes de recharge électrique sur l'espace public, au pied des immeubles, dans les parkings relais...

e. La question des 2 roues motorisés

Concernant les 2 roues motorisés, peu de motards étaient présents lors des réunions et le sujet n'a pas été évoqué en profondeur mais les quelques contributions des motards présents vont dans le sens d'une absence de restrictions pour les 2 roues avec les arguments suivants :

- Les 2 roues sont plus légers et donc moins polluants que les voitures
- Les 2 roues ne consomment pas beaucoup d'espace public.

Les conducteurs de voitures (ou les utilisateurs de transports en commun ou d'autres formes de mobilité) quant à eux, sont partagés entre le fait de ne pas souhaiter pénaliser plus de véhicules, et les arguments qui vont dans le sens d'une ZFE applicable également aux 2R :

- Équité de traitement de tous les conducteurs, voitures ou 2R, avec une réglementation qui s'applique à tous,
- Effet bénéfique de la réduction de la pollution sonore des 2R au travers de ces restrictions

La question des 2RM sera traitée plus en profondeur via le contenu recueilli sur la plateforme participative (ci-après).

Les 218 contributions recueillies sur la plateforme participative se répartissent en :

- 157 contributions qui demandent que les 2R soient concernés au même titre que les voitures par les restrictions de circulation :
 - o Par souci d'équité et cohérence du projet
 - o Les mêmes alternatives TC existent pour les 2R
 - o Il s'agit aussi d'éviter que les conducteurs de voitures se reportent sur des 2R
 - o Et pour combattre la pollution sonore associée aux 2R
- 61 personnes défendent l'idée que les 2R devraient être exclus des restrictions car :
 - o Ce sont des véhicules plus légers et donc émettant moins de pollution que les voitures, et prenant moins de place sur l'espace public,
 - o Ils roulent moins que les voitures (et très peu en hiver)
 - o Ils sont utilisés surtout pour un usage de loisir et hors de la Métropole
 - o La loi ne prévoit pas que les 2R soient concernés, alors pourquoi aller plus loin ici.

3. Contribution des ateliers design de politiques publiques sur les mesures d'accompagnement

25 citoyens ont été réunis 3 fois pour réfléchir sur le thème des mesures d'accompagnement à concevoir après une phase de diagnostic.

Les sujets saillants évoqués au cours du premier atelier concernent : les limites des transports en commun et de l'usage du vélo à Grenoble, ainsi que les motifs pouvant justifier des dérogations de circulation.

Après un deuxième atelier où de nombreuses idées différentes ont été émises, mais peu concrètes, le troisième atelier a permis de déboucher sur 8 problématiques essentielles et des recommandations associées :

- La nécessité de conserver un sentiment de justice au travers de mesures plutôt collectives cherchant à favoriser le report modal et à rendre désirables les alternatives à la voiture individuelle
- L'urgence du calendrier nécessite de s'engager rapidement dans des démarches de transitions. Pour rendre le report modal désirable, une « balance des coûts » peut être un outil efficace pour faire réfléchir sur les coûts financiers mais également les impacts sur la santé. Une aide financière pourrait être proposée seulement si aucune solution de report n'est possible.
- Le sujet de la communication avec l'idée de « capsules vidéo » pour pouvoir communiquer largement et de façon pédagogique
- La nécessité de mobiliser un important réseau de communication : relais de quartier, filière automobile (garages, stations essence, concessionnaires...), solliciter l'aide des entreprises pour les trajets domicile – travail
- La nécessité de rendre le public acteur et autonome avec des outils en ligne à la fois pour un diagnostic et un conseil mobilité.
- La nécessité de valoriser les démarches de transition au travers par exemple d'une « vignette de transition » pour ceux qui changent de comportement, et un parcours d'accompagnement porteur de motivation
- Une écoute continue des usagers au travers de la création de plateformes, forums, communautés pour le partage de pratiques entre habitants et entre les différentes ZFE,
- L'enjeu de rendre le report modal désirable en travaillant sur la qualité des transports en commun, la sécurité des déplacements, les parkings relais, la pédagogie sur les nouvelles mobilités et le vélo, le partage harmonieux de l'espace public.

