

Zoom avec Éric Piolle, Maire de Grenoble, et Vincent Fristot, Maire-adjoint à la Transition énergétique de Grenoble – Zones à Faibles émissions (ZFE)

La genèse de la ZFE à Grenoble

La qualité de l'air a été un thème fort de la campagne des élections municipales de 2014 à Grenoble, très exposée à la pollution en raison de sa position géographique et de son caractère industriel notamment. Visible depuis les massifs environnants, la pollution est désormais un sujet permanent de débat public pour l'ensemble de la population.

Elle recouvre **trois enjeux** :

- un enjeu **environnemental**, en lien avec les émissions de gaz à effet de serre et le dérèglement climatique,
- un enjeu **sanitaire** puisque des études locales ont été réalisées en partenariat avec l'Inserm et qu'il est constaté que la pollution tue une personne tous les 3 jours, soit 114 décès prématurés par an et une augmentation des maladies chroniques respiratoires et des cancers,
- un enjeu de **justice sociale**, l'exposition aux pollutions étant plus importante pour les populations des quartiers populaires.

Dès 2014, **une négociation territoriale** a été lancée sur la pollution de l'air, avec les différents acteurs économiques, la Préfecture, les acteurs du grand territoire et les médias, pour faire de la qualité de l'air une information quotidienne. Deux ans de discussions ont abouti en novembre 2016 à **un protocole d'accord** permettant un partage entre Ville et État sur les prises de décisions administratives à prendre en matière de lutte contre la pollution. Les Villes de Paris et de Grenoble ont aussi milité en faveur de la création des vignettes Crit'air auprès de la ministre d'alors, Ségolène Royal.

Le protocole d'accord a été appliqué à partir du début de l'année 2017 et a rapidement montré ses effets. Les Grenoblois-e-s ont représenté la majeure partie des acheteurs de vignettes Crit'air à leurs débuts. Parallèlement, une **zone de circulation restreinte** était expérimentée en centre-ville **pour les poids lourds et les utilitaires** à certains horaires. Elle a évolué en mai 2017 pour se transformer en **ZFE sur un périmètre incluant 10 communes**. Le périmètre a été **élargi à 27 communes** en février 2020.

Les véhicules dotés d'une vignette Crit'air 4 ou 5 sont interdits. Ceux ayant une vignette 3 le seront en juillet 2022. Le diesel sera interdit en 2025. **Une aide de 13 000 €** est offerte aux professionnels pour inciter au changement de véhicule. Cela a également un impact sur le parc automobile des collectivités. Parallèlement **une prime Air-Bois** a été créée, le chauffage au bois émettant deux tiers des particules fines en hiver.

La part des poids lourds et utilitaires est importante, puisque ces derniers représentent un quart du trafic routier, un tiers des émissions de particules fines et la moitié des émissions de dioxyde d'azote. Les poids lourds ont également un effet d'usure sur la route très important.



Fédération des élu/es Verts et Ecologistes

L'enjeu réside désormais dans l'extension de la ZFE à tous les types de véhicules dans le bassin de vie. Cela s'annonce difficile en raison de l'évolution négative de la configuration politique à la Métropole de Grenoble. Il est probable que son président commande prochainement une étude soulignant l'impact social d'une ZFE appliquée aux particuliers. Le soutien du ministère de la Transition écologique sera déterminant. De même, l'accompagnement des pouvoirs nationaux à la démotorisation des ménages sera un enjeu, avec le développement du ferroviaire, absent du plan de relance.

La dynamique générée par la ZFE en matière de transition énergétique

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) est un outil prévu par la loi sur l'air, mais il est insuffisant en termes d'impacts. Au contraire, **la ZFE constitue un vrai levier d'action** en matière de qualité de l'air, en permettant une diminution des émissions d'un tiers pour les particules fines et de moitié pour le dioxyde d'azote, ainsi qu'une baisse de 22 % du nombre de km parcourus. Elle est aussi un catalyseur d'une dynamique locale en faveur de la qualité de l'air.

Or, la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve, point d'accès au tunnel du Mont-Blanc, fait l'objet de diverses démarches juridiques. Des individus ont entamé des actions en justice et ont eu partiellement gain de cause. Le Tribunal administratif a ainsi reconnu la récurrence de la pollution dans la vallée et la faute de l'État en la matière. En revanche, il n'a pas reconnu de lien entre la pollution et les pathologies des requérants.

Le Conseil d'État, saisi par des associations, avait déjà reconnu en 2017 que l'État n'agissait pas assez contre la pollution de l'air. Dans une nouvelle décision du 10 juillet 2020, il a déclaré que le gouvernement n'avait toujours pas pris les mesures demandées en la matière dans 8 zones en France, dont Grenoble.

Le 30 octobre 2020, **l'Union européenne** a également décidé de renvoyer la France devant la Cour de justice européenne pour non-respect de ses obligations en matière de protection des citoyen·ne·s. La pression juridique provient donc de différents niveaux.

Par ailleurs, la mise en œuvre de la ZFE concerne les professionnels disposant d'une flotte de véhicules, qui doivent en tenir compte dans leurs projections d'investissement. La métropole accompagne les entreprises de moins de 250 salariés et proposent des aides financières.

Quant à la Ville de Grenoble, elle travaille sur **les besoins de mobilité** et notamment sur la mutualisation des véhicules pour réduire l'ampleur de sa flotte. L'évolution de cette flotte représente un coût de 2 millions d'euros d'investissement par an. Il est d'ailleurs possible de transformer un véhicule roulant au diesel en véhicule électrique (exemple de la start-up grenobloise Phoenix Mobility). Sur ce plan, le mérite de la ZFE est de **stimuler l'innovation**.

Le développement du GNV constitue une autre solution. Le Plan de déplacements urbains (PDU) de Grenoble prévoit une part importante de véhicules au GNV. Cela nécessite le

développement d'un réseau de stations d'approvisionnement en gaz. Une première station a été inaugurée en 2019 à La Tronche et, d'ici un an, ce réseau comptera 5 stations pour les véhicules lourds et une pour les véhicules particuliers. L'État demande également l'implantation de stations de GNV dans le cadre de ses concessions sur l'autoroute.

Cela représente une dynamique territoriale, d'autant que du gaz est produit localement dans la station d'épuration des eaux usées, à hauteur de 20 MWh par an, soit la consommation de 70 bus. À l'avenir, il sera aussi possible d'utiliser le gisement issu du tri des ordures ménagères fermentescibles. Ce gaz émet moins d'oxyde d'azote, aucune particule fine et pas de CO₂ s'il s'agit de gaz renouvelable. Son usage pour la mobilité compense le fait que le Schéma directeur de l'énergie grenoblois favorise le réseau de chaleur plutôt que le gaz.

Enfin, en matière de **logistique du dernier kilomètre**, deux centres de livraison urbains existent déjà sur le territoire métropolitain. Dans le cadre des marchés publics, une clause spécifique concernant la livraison du dernier km par véhicule propre peut être intégrée.

Les retombées de la ZFE sur le territoire sont donc multiples, d'autant plus lorsque sa mise en œuvre commence par les professionnels. Il s'agit d'un vecteur de transformation fort, au-delà de son seul objet direct.

Mise en œuvre et acceptabilité de la ZFE

La création d'une ZFE peut inciter les individus à remplacer leur véhicule, alors que la production de véhicules émet du CO₂. Le bénéfice gagné en matière de pollution de l'air peut par conséquent être perdu en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, le remplacement des véhicules peut générer un marché de l'occasion hors ZFE.

Une [étude suisse](#) parue en novembre a montré que les particules fines les plus dangereuses pour la santé seraient issues des plaquettes de frein et des pneus et non des gaz d'échappement. À cet égard, le remplacement du véhicule pourrait ne pas valoir un changement de mode de déplacement. Cependant, les connaissances en la matière en sont encore à leurs prémices. L'investissement dans la recherche constitue donc une composante essentielle de la lutte contre la pollution de l'air pour identifier tous les composants, la dangerosité des différentes particules et de leur mélange.

Les normes en matière de qualité de l'air sont par ailleurs différentes entre l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) et l'Union européenne. Atteindre les seuils fixés par l'OMS permettrait un gain d'espérance de vie de 3 mois et demi en moyenne.

L'objectif de la ZFE reste **d'inciter à des changements de comportement** dans le cadre d'une politique globale, pour passer de la propriété d'un véhicule individuel à d'autres solutions comme la marche, le vélo, les transports en commun ou l'autopartage. **Des mesures de coercition et d'incitation** (restrictions de circulation, du ticket journée à la gratuité des transports en commun, tarification sociale, prise en charge des déplacements pendant 3 mois



Fédération des élu/es Verts et Ecologistes

en cas d'abandon de la voiture, développement d'un réseau express vélo « Chronovélo », organisation de stages de remise en selle, etc.) sont couplées dès l'atteinte des seuils d'information ([indicateur ATMO](#)) car ce niveau de pollution, même s'il n'est pas très élevé, est néfaste en raison de sa tendance à durer.

L'expérimentation de la première voie de covoiturage française sur autoroute (rendue possible par la LOM, [Loi d'orientation des mobilités](#)) a été lancée en septembre. Parallèlement, la vitesse maximale dans la Ville de Grenoble est passée à 30 km/h et cela diminue les phénomènes de freinage polluants.

Au sein de la collectivité, les agents grenoblois peuvent bénéficier de **l'indemnité kilométrique vélo**. De manière générale, le réseau Chronovélo a fait ses preuves en termes de coût modique, d'efficacité et de rapidité. En témoigne **la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail qui est de 16 % à Grenoble**.

Par ailleurs, la question de l'acceptabilité sociale de la ZFE se pose en raison de l'idée reçue selon laquelle les personnes défavorisées ont un véhicule plus polluant que les personnes aisées. Un phénomène de gentrification de la zone pourrait en découler. L'étude réalisée à Grenoble a cependant montré que les personnes les plus précaires ne possédaient pas de véhicule, soit un tiers des foyers en 2012. Elle n'a également pas établi de lien entre le niveau social et la qualité du véhicule. La seule corrélation marquante est que les personnes les plus âgées ont des véhicules de meilleure qualité que les plus jeunes.

La ZFE n'a rencontré aucune résistance particulière de la part des syndicats en interne et des professionnels, au contraire de la piétonnisation qui a été très conflictuelle. L'essentiel est de donner de la visibilité sur la mise en place en place de la mesure dans le temps. Des conférences de presse ont été organisées avec les acteurs économiques, les chambres des métiers, les gros industriels et les associations de commerçants. Cependant, **le système de contrôle et la verbalisation restent faibles** et la ZFE fait donc jusqu'à présent surtout l'objet d'opérations de communication. La ministre a promis un dispositif de contrôle automatique pour la fin 2022, mais le ministère de l'Intérieur fait obstacle et s'appuie sur la CNIL pour cela.

L'article 86 de la LOM limite les contrôles automatiques, pourtant les seuls efficaces. L'intégration d'une puce dans les vignettes Crit'air permettrait d'enregistrer uniquement les contrevenants.

Les alternatives à la ZFE

Il pourrait être intéressant de revoir les modalités d'application de la ZFE pour ne pas la baser uniquement sur les vignettes Crit'air, par exemple en interdisant tous les véhicules diesel et les SUV et en n'appliquant la ZFE qu'aux nouveaux véhicules. En la matière, on bute cependant



sur des contraintes réglementaires, l'interdiction des SUV n'étant par exemple pas possible actuellement.

Une zone à trafic limité (ZTL) permet de définir qui peut entrer dans une zone, à quelle heure, combien de fois, avec quel type de voiture, etc. Des critères environnementaux peuvent y être introduits. Le contrôle automatique est facilité car il ne nécessite ni de consulter le fichier des cartes grises, ni de conserver les données d'immatriculation de personnes en règle comme s'y oppose la CNIL. Il s'appuie au contraire sur un fichier dont dispose la collectivité et auquel l'inscription est volontaire et peut être instantanée *via* internet, ainsi que sur un système similaire à celui du forfait post-stationnement.

Cela permet davantage de souplesse et ne contraint pas nécessairement les personnes à changer de véhicule. La mise en place d'une ZTL nécessite de disposer d'un logiciel agréé par le ministère de l'Intérieur et la prise d'arrêtés préfectoraux. Les ZTL sont généralisées dans les villes du Nord de l'Italie, Turin par exemple. Elles permettent de limiter drastiquement le nombre de voitures qui y circulent. Enfin, elles demandent davantage de courage politique, puisque ce sont les collectivités elles-mêmes qui déterminent les critères de mise en œuvre.

Il existe une ZTL à Grenoble, mais à une plus petite échelle que la ZFE.

Les autres projets de ZFE en France

La Métropole européenne de Lille a le projet de mettre en place une ZFE. Toutefois, elle a plutôt diminué l'accessibilité des transports en commun (hausse des tarifs, diminution du budget alloué aux transports en commun, etc.), ce qui n'incite pas à utiliser ce mode de déplacement.

La Métropole de Toulouse a adopté la mise en place d'une ZFE dans un périmètre comprenant Toulouse, une partie de Tournefeuille et une rue de Colomiers. Elle prévoit l'interdiction progressive d'ici 2024 des vignettes Crit'air 3, 4 et 5 pour les poids lourds et les véhicules légers.

La création d'une fédération des villes en ZFE, y compris hors de France, favoriserait l'échange et le partage d'expériences.