

Rien d'insurmontable et pourtant les travaux ne cessent d'être reportés. C'est hélas révélateur d'un manque flagrant d'ambition et cela a pour conséquence un recours plus fréquent à la voiture individuelle.

Faute d'avoir engagé cette révision du PDU, la mise en place prévue au 1er juillet 2023 de cette ZFE n'a pas vraiment été anticipée ni discutée avec les habitants. En conséquence, pour rendre "acceptable" socialement et moins injuste la ZFE métropolitaine (qui de fait pénalise les plus modestes qui auront des difficultés à remplacer leur véhicule polluant), un grand nombre de dérogations sont prévues qui vont complexifier énormément le dispositif, le rendant incompréhensible pour une bonne partie de la population et difficile à faire respecter.

Et surtout, ces multiples dérogations vont réduire significativement l'impact de cette ZFE, en particulier la décision de mettre en place une ZFE non permanente. La ZFE est un outil destiné à réduire le trafic automobile dans son périmètre. Pour les déplacements du quotidien effectués aujourd'hui en voiture individuelle et notamment pour ceux qui habitent à l'extérieur de la ZFE, il est nécessaire d'offrir des solutions alternatives : transports en commun, mobilités actives, covoiturage, autopartage, parking relais en limite de la ZFE... qui sont clairement insuffisantes aujourd'hui et qui permettraient de limiter la circulation automobile dans son ensemble.



Les nouvelles générations de trolleybus "In Motion Charging" (IMC), permettent de réaliser une partie du trajet sans ligne électrifiée grâce à des batteries embarquées, alliant une technologie fiable et un meilleur amortissement sur 30 ans, malgré le coût des infrastructures des lignes aériennes et des sous-stations électriques.

Pour les transports en commun, il faut une offre à plusieurs niveaux (notre avis se focalise en particulier sur les déplacements entre le Grésivaudan et le cœur de la Métropole, transitant par la commune de Meylan) :

- un réseau structurant : ligne C1 (Grenoble – Meylan – Montbonnot), ligne T80 (Grenoble – Montbonnot -Crolles), ligne T81 (Gières-Campus-Montbonnot-Bernin), RER sur la rive gauche (ligne Grenoble Gieres -Brignoud – Goncelin...), lignes Express X01, X02.

**Nous demandons :**

- que la ligne T80 devienne une ligne performante, avec un niveau d'offre proche de celui de la C1,
- qu'à court terme le RER soit une réponse plus attractive qu'aujourd'hui avec une suppression de la plage du matin sans circulation de rames, entre 9h30 et 12h et une extension des services en soirée (au-delà de 20h20),
- des lignes en rabattement sur ce réseau structurant,
- des parkings relais répartis sur l'ensemble du territoire, au plus proche des lieux d'habitation, et en limite des zones ZFE, avec des parkings vélos sécurisés, notamment pour les vélos à assistance électrique, accessibles facilement même ponctuellement, sans abonnement.

Des propositions de gratuité du réseau de transports en commun reviennent régulièrement dans le débat public. MeyDIA considère que la gratuité généralisée n'est pas forcément la réponse la plus adaptée. A notre sens, il vaut mieux travailler sur une tarification solidaire répondant à une plus large partie de la population que la tarification actuelle.

Pourquoi ne pas associer une gratuité partielle avec les plages de fonctionnement de la ZFE ? MeyDIA propose ainsi de réfléchir à une gratuité du réseau de transport en commun le week-end, en contrepartie d'une extension de la ZFE le samedi et le dimanche.

Parmi les mesures d'accompagnement, la Métropole propose des aides pour les Métropolitains qui sont dans le périmètre de la ZFE pour leur permettre de remplacer leur véhicule polluant. MeyDIA est favorable à cette mesure qui vient tempérer les inégalités liées à la mise en place de la ZFE.

Mais la finalité étant de réduire le trafic automobile, nous souhaitons que la

Métropole renforce les mesures d'accompagnement pour inciter des automobilistes occasionnels qui se rendent aujourd'hui dans la Métropole en voiture à renoncer à la voiture pour utiliser le réseau de transports en commun: pourquoi pas par exemple des titres de transport "famille valable une journée" qui pourraient être achetés à bord des bus ?

En conclusion, la mise en place de la ZFE telle qu'envisagée ne nous paraît pas pleinement satisfaisante. L'impact écologique est minoré du fait des multiples dérogations qui la rendent peu opérationnelle (quid des contrôles ?). Et sur le plan social il y a urgence à revoir la tarification des transports en commun (tarification plus solidaire, plages de gratuité) et à doter notre Métropole d'un plan de mobilité à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui.

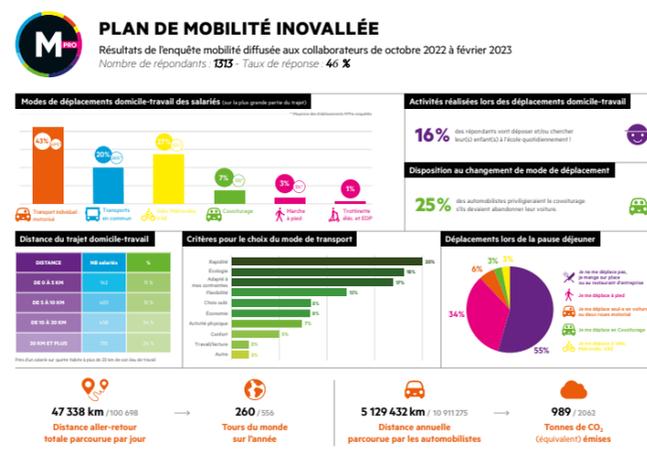
►►► En bref ◀◀◀

**Trolley-bus à Meylan, le retour ?**

Le conseil syndical du SMMAG vient de voter une étude pour le retour du trolleybus sur plusieurs lignes Chrono du réseau dont la C1 d'ici 2030.

Les nouvelles générations de trolleybus "In Motion Charging" (IMC), permettent de réaliser une partie du trajet sans ligne électrifiée grâce à des batteries embarquées, alliant une technologie fiable et un meilleur amortissement sur 30 ans, malgré le coût des infrastructures des lignes aériennes et des sous-stations électriques.

**Plan de Mobilité Inovallée**



## Les dossiers de l'agglomération

### ► ► ► l'agglomération

## Zone à Faible Emission (ZFE)

### La pollution de l'air : un risque environnemental et sanitaire majeur.

D'après une étude de Santé Publique France, la pollution de l'air serait responsable de près de 47 000 décès prématurés par an dans notre pays. En effet la pollution atmosphérique entraîne des maladies cardiovasculaires, respiratoires et augmente le risque de cancer. Dans le bassin grenoblois, la pollution atmosphérique serait responsable d'un décès prématuré tous les 3 jours.

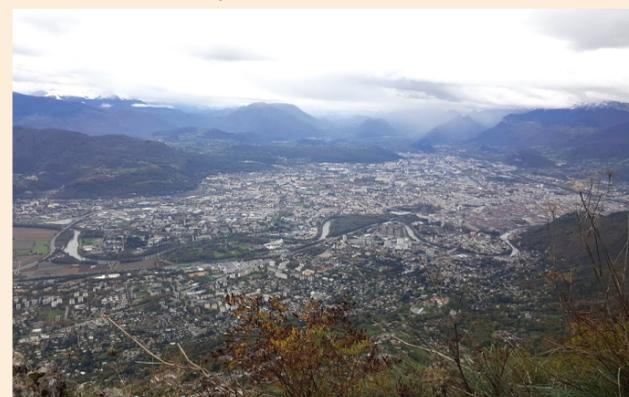


Parmi ces polluants, les **oxydes d'azote** (NO<sub>2</sub> en particulier) et les **particules fines** émis principalement par le trafic routier font l'objet d'une surveillance en raison de leur potentielle nocivité sur la santé humaine. De récentes études ont montré (étude Aphekom - 2011) une augmentation de 15% à 30% des asthmes chez les enfants résidant en proximité du trafic routier, une augmentation des pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires et une perte d'espérance de vie de 5 à 7 mois pour les résidents de plus de 30 ans des grandes agglomérations françaises en raison de l'exposition aux particules fines. Les particules fines issue du diesel ont en outre été classées en 2012 dans la catégorie des "cancérogènes certains" par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC).

Les particules de diamètre inférieur à 10 microns (PM10) ou à 2,5 microns (PM2.5) ont une action irritante qui dépend de leur diamètre. Entre 5 et 10 microns, elles restent au niveau des voies aériennes supérieures (trachée, bronches). Les plus fines (< 5 microns) pénètrent les alvéoles pulmonaires.

### Des normes en vigueur régulièrement dépassées.

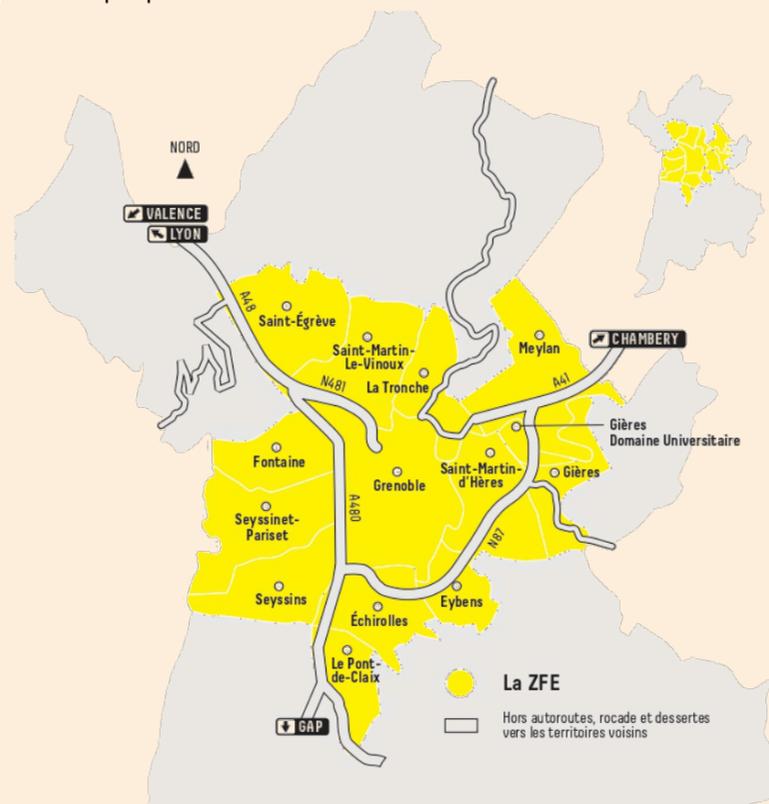
La topographie du bassin grenoblois, la concentration d'activités humaines et les conditions climatiques favorisent la concentration des polluants. Concernant les particules (PM10 et PM2.5), les valeurs réglementaires sont respectées. Néanmoins, une partie de la population de la métropole grenobloise, reste exposée (notamment lors d'épisodes anticycloniques) à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS 2005) : en 2018, 9 700 habitants pour les PM10 (>20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) et 450 000 habitants pour les PM2.5 (>10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle), données "ATMO Auvergne Rhône Alpes".



Environ 4 300 métropolitains sont exposés à un dépassement des seuils fixés par l'Europe pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Les dépassements de ce polluant majoritairement lié au trafic routier sont essentiellement localisés dans le centre-ville de Grenoble et le long des principaux axes routiers.

### La Zone à Faible Emission : un outil réglementaire

La mise en place d'une ZFE, Zone à Faible Emission, pour les véhicules des particuliers dans notre agglomération est imposée par la loi Climat et Résilience d'août 2021 et par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Grenoble Alpes Dauphiné adopté par le Préfet en décembre 2022.



La ZFE sera mise en place sur 13 communes de l'agglomération : Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont de Claix, Meylan, Saint-Egrève, Saint-Martin d'Hères, Seyssinet -Pariset, Seyssins. Elle vise à limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants dans le périmètre de la ZFE.

Cette ZFE vient s'ajouter à la ZFE permanente (24h/24 et 7j/7) pour les véhicules légers utilitaires et les poids lourds en vigueur depuis février 2020 sur 27 communes de la Métropole grenobloise.

### Le projet de ZFE

Si la loi impose la mise en place d'une ZFE pour 11 métropoles, elle leur laisse le choix de ses modalités : le périmètre des ZFE et les restrictions associées sont décidées par les agglomérations, après la tenue d'une concertation réglementaire sur leur territoire.

Le projet de ZFE de la Métropole de Grenoble a fait l'objet d'une consultation réglementaire du 5/04 au 17/05/23.

### Nous vous présentons les points principaux du projet :

- La circulation des voitures particulières et des deux roues motorisés sera interdite au 1<sup>er</sup> juillet 2023 pour les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air (véhicules de plus de 26 ans), au 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour les véhicules Crit'Air 4 et au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les véhicules Crit'Air 3.
- La mise en place de la ZFE concerne environ 5 200 véhicules en 2023 (2%) du parc automobile sur la Métropole, 7 800 en 2024 (3%) et 26 200 en 2025 (12%).
- La ZFE sera non permanente : pas d'interdiction le soir, les week-ends, les jours fériés.
- Certains axes ne seront pas concernés par la ZFE : voies rapides urbaines (Rocade Sud), voies d'accès aux massifs, voies desservant les parkings relais et gares, voies d'accès aux hôpitaux Nord et Sud, Clinique des Cèdres.
- Les dérogations sont de nature nationale (pompiers, police, personnes handicapées) ou décidées localement : Pass journalier 12 jours par an pour

tout le monde, dérogation petit rouleur (véhicule roulant moins de 5000 km/an), dérogation pour les rendez-vous en hôpital ou clinique, dérogation pour les habitants de la ZFE travaillant hors de la ZFE et ne disposant pas d'une offre de transport en commun pour le trajet domicile-travail, dérogation pour les véhicules des associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique...

Des mesures d'accompagnement (aides financières sous condition de ressources) sont prévues par la Métropole, le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) et la TAG pour les habitants concernés par l'interdiction de leur véhicules : abonnements TAG et Métro vélo, aide au renouvellement du véhicule,...



Ce qui est attendu avec la mise en place de cette ZFE c'est une amélioration de la qualité de l'air avec une baisse des émissions d'oxydes d'azote (-44% annoncés d'ici 2025), une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> (gaz à effet de serre) et surtout un changement dans les habitudes de déplacement des habitants métropolitains en faveur des transports en commun et du vélo notamment.

### L'avis de MeyDIA

Nous avons proposé une contribution dans le cadre de la concertation réglementaire organisée par la Métro. En voici de larges extraits.

MeyDIA est favorable à la mise en place de la ZFE dont l'objectif premier est d'empêcher des morts prématurées causées par une mauvaise qualité de l'air et secondairement de contribuer à lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

La mise en place de cette ZFE aurait dû être une des actions programmées d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU). Nous nous étonnons qu'une révision du PDU élaboré par le SMTC à l'échelle des 49 communes de la Métropole en 2019 ne soit toujours pas d'actualité et ne soit pas une priorité absolue du SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise).

En effet :

- les mobilités doivent s'envisager aujourd'hui à l'échelle du bassin de vie de la région grenobloise, le PDU doit être élargi aux territoires voisins,
- dans un contexte où la lutte contre le réchauffement climatique et les pollutions (air, bruit...) doivent s'intensifier,
- et compte-tenu de la situation financière du SMMAG.

Le retard pris dans des investissements structurants à l'échelle de la région grenobloise pour les transports en commun ne permet pas aujourd'hui d'offrir des alternatives sérieuses à la voiture individuelle pour de nombreux habitants de la région grenobloise.

En raison de l'investissement de 400 millions d'euros pour l'aménagement du Rondeau et de l'A480 et du maintien du projet de Métrocâble (près de 100 M d'euros), de nombreux projets sont retardés ou ont vu leur ambition réduite.

A titre d'exemple, sur notre commune, la suppression de la fourche de la ligne Chrono 1 à Maupertuis (qui a pour conséquence de ne proposer en semaine qu'un bus sur 2, donc un bus toutes les 20 minutes aux habitants de ce quartier) est annoncée pour... 2025 !!

Pour supprimer cette fourche et prolonger le trajet du bus jusqu'au terminus du Pré de l'Eau à Montbonnot, il faudrait réaliser un peu plus d'une centaine de mètres de voirie le long du gymnase du Charlaix.