

ZONE A FAIBLES EMISSIONS - MOBILITE AVIS DE L'ASSOCIATION CIVIPOLE

5/12/2022

Contacts |
Pierre-Louis Serero
civipole@gmail.com
06 38 28 41 52

L'association CIVIPOLE regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

L'association Civipole est de longue date concernée par les questions de pollution et de protection de l'air. Elle avait en particulier, sous le nom de LAHGGLO, participé activement aux discussions concernant le projet d'instauration d'une Zone à Circulation Restreinte sur Grenoble en 2018. Elle s'est également engagée et exprimée dans la réflexion et l'enquête publique concernant le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA3). C'est pourquoi elle a accueilli cette proposition d'extension de la Zone à Faibles Emissions aux véhicules particuliers avec un grand intérêt. C'est pourquoi également elle a donné le plus grand écho auprès de ses associations adhérentes pour la concertation volontaire proposée par Grenoble Alpes-Métropole, ses ateliers et ses réunions publiques.

Le contexte

A la suite des travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets a été promulguée le 24 août 2021. Elle impose un calendrier précis d'exclusions des véhicules dont la capacité polluante est déterminée selon la motorisation et l'âge du véhicule, identifiée par les vignettes Crit'Air allant de 0 (véhicules électriques) à 5 (véhicules thermiques les plus anciens, avant le 1^{er} janvier 2001 en ce qui concerne les véhicules légers particuliers). D'autre part, les principes de la ZFE-m sont d'ores et déjà appliqués pour les utilitaires depuis 2019, avec pour résultat une diminution significative des NOx.

L'association Civipole note que ne sont pas prises en compte les questions de poids des véhicules, ni de consommation, ni de puissance qui sont pourtant des facteurs très importants de pollution, notamment en matière de particules fines.

Organisation de la concertation volontaire

Les rencontres dans l'espace public, les ateliers d'« intelligence collective » étaient une bonne initiative bien que peu de personnes y aient participé par manque de prise de conscience du sujet. A la question « qui sait ce dont il s'agit », une majorité quelquefois très large déclarait ne pas le savoir, et souvent seules les personnes très engagées sur la question de la mobilité ou la protection de l'atmosphère et la santé étaient présentes.

De même, la possibilité d'apporter des contributions en ligne est un moyen utile, mais le site est d'une utilisation peu aisée, les différentes propositions difficiles à rassembler et surtout les questions très orientées limitent la possibilité de donner un avis « libre ». Par ailleurs, le tout électronique empêche toute une catégorie de la population, soit ayant un accès difficile aux ordinateurs, soit peu habituée à l'utilisation de ces outils (illettrisme), à pouvoir exprimer un avis.

D'autre part, la concertation et les rencontres se sont concentrées sur la métropole, à quelques exceptions près. Or cette ZFE-m va concerner bien plus que la métropole et même bien plus que la Région Urbaine de Grenoble, les habitants risquant de voir se fermer l'accès à la ville. Il aurait été souhaitable que bien avant le lancement de cette concertation, une très importante publicité soit faite sur les communes de l'Isère, les engageant, élus et habitants dans la construction de cette ZFE-m.

Enfin l'association Civipole regrette que l'accent ait été insuffisamment mis, même s'il a été cité, sur les enjeux prioritaires de santé et de climat.

La mobilité

C'est évidemment le sujet qui provoque le plus d'inquiétude : Comment pourrai-je demain conserver la mobilité dont j'ai besoin pour mes activités professionnelles, de loisirs, ou de services ?

L'association Civipole ne croit pas que la solution passe par le remplacement des véhicules thermiques par des voitures électriques, même partiel. Le passage des moteurs thermiques aux moteurs électriques aura en particulier des conséquences catastrophiques sur le plan écologique puisqu'il est basé sur l'exploitation de ressources non renouvelables (métaux « rares ») et dont l'extraction est à la fois polluante et intolérable sur le plan humain, compte tenu des conditions de cette exploitation.

L'association pense au contraire que la solution passe en premier lieu par la sobriété comme l'ont montré les différentes instances citoyennes réunies au niveau national et métropolitain, et par une offre massivement accrue des transports en communs : Train, bus, tram, câble, mais aussi véhicules légers destinés au covoiturage, à la location ou au transport à la demande.

En ce qui concerne cette dernière proposition, l'association Civipole rappelle qu'elle a organisé la solution Bustaxi, sur trois villes des coteaux, permettant aux habitants éloignés

des lignes de TC structurantes de rejoindre par taxi au prix de deux euros la station de tram ou de Chrono la plus proche de leur domicile.

L'aide au changement

L'association Civipole considère qu'aucune aide au changement de véhicule ne devrait être proposée. Au contraire d'inciter à la sobriété, cette aide incite à la consommation. D'autre part, compte tenu de la différence entre la valeur vénale d'un véhicule (sa valeur à l'argus) et sa valeur d'usage (sa valeur en termes d'équivalence avec celle d'un véhicule rendant le même service), les aides proposées seront surtout utilisées par effet d'aubaine et ne suffiront pas à aider efficacement les populations à faible revenu.

De même les aides pour l'achat de vélos, VAE ou trottinettes ne concerneront que des personnes jeunes, essentiellement masculines tandis que ces outils ne répondront pas aux besoins des personnes âgées, des personnes craignant l'insécurité routière sur les voies partagées avec les automobiles, particulièrement celles situées en dehors de la ville dense. Ils ne répondront pas non plus aux besoins de protection contre la pluie, le froid, les routes glissantes.

L'association Civipole suggère d'orienter les sommes budgétées sur l'extension des transports en commun, en particulier sur les zones peu denses, avec des véhicules adaptés et sur les solutions permettant d'assurer à chaque habitant devant entrer dans la ZFE-m pour des raisons professionnelles, de loisir, ou de service une mobilité acceptable en coût et en durée, ce qui exclut, par exemple, des solutions supposant plus de un ou deux changements au maximum de mode ou de correspondance, ou des durées supérieures à la demi-heure.

Les solutions pratiques supposent une densification des transports en commun, y compris les véhicules légers en utilisation partagée, avec par exemple une mise à disposition de flotte de véhicules disponibles sur les parking relais, la promotion de nouvelles solutions de transport en commun : bustaxi (rabattement sur les TC à coût réduit sur les zones peu denses), covoiturage (Covoit lignes+ et Covoit Pouce avec une rétribution significative des conducteurs par trajet, par exemple, et gratuité pour les passagers), garantie de transport (extension des lignes Covoit+).

L'association Civipole propose également que soient mises à contribution les entreprises car elles ont besoin de la mobilité de leurs salariés :

- Flottes d'entreprise : besoins professionnels, besoins horaires décalés
- Mise à disposition de leurs salariés sans solution de véhicules de service adaptés
- Création de « chèques mobilité » comparables aux chèques restaurant, utilisables sur des véhicules d'offre à la demande.

Contrôles

L'association CIVIPOLE rappelle qu'il sera nécessaire de définir avant la concertation réglementaire quels sont les contrôles envisagés pour le respect des nouvelles règles

Dérogations

Compte tenu de l'offre existante, la mise à disposition d'une mobilité sobre et partagée d'ici à 2025 étant une illusion, **l'association Civipole propose qu'un système de dérogation très large soit mis à disposition des personnes n'ayant pas de solution de mobilité acceptable.**

Ces dérogations ne doivent pas donner lieu à des règles complexes et faillibles, mais devraient pouvoir se faire individuellement et gratuitement en fonction des situations personnelles de chacun : petits rouleurs, sortir ponctuellement de la ZFE-m puis rejoindre son domicile, PMR, horaires décalés, possibilité de visites médicales, possibilité de visites familiales, etc. Une liste de ces dérogations possibles doit être établie et complétée tout au long des échéances de mise en place de la ZFE-m.

Compte tenu de l'impossibilité d'atteindre les objectifs d'une mobilité maîtrisée d'ici 2025, l'association Civipole se prononce pour une ZFE-m limitée de huit heures à dix-neuf heures, non applicable les samedi, dimanche et jours fériés.

L'association Civipole préconise également de renoncer à l'exclusion des véhicules « Crit'Air 2 » en 2030 et de se limiter à la réglementation légale.

À l'inverse, l'association Civipole recommande de se pencher à l'horizon 2030 sur les questions des gros rouleurs, du poids des véhicules et leur cylindrée pour en mesurer l'effet sur la pollution.

Elle recommande également d'agir de manière plus volontariste sur l'aménagement du territoire dans le but de limiter les déplacements contraints : rapprochement des logements et des lieux de travail, implantation d'activités économiques et commerciales et de services publics en zone rurale et peri-urbaine, équilibre harmonieux de l'habitat et des activités économiques sur le territoire (SCoT).