



Délibération du Conseil métropolitain

Séance du 07 avril 2023

OBJET : **AIR, ENERGIE ET CLIMAT** - Mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur - Dispositif d'accompagnement

Rapporteurs : Laetitia RABIH
Pascal CLOUAIRE
Pierre VERRI

Délibération n°

PROJET

Les rapporteurs, Laetitia RABIH;Pascal CLOUAIRE;Pierre VERRI;
Donnent lecture du rapport suivant,

OBJET : AIR, ENERGIE ET CLIMAT - Mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur - Dispositif d'accompagnement

Exposé des motifs

I. Rappel du projet de ZFE et des enjeux d'accompagnement

Afin d'améliorer la qualité de l'air et répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience, une Zone à Faibles Émissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sera créée en juillet 2023 dans la métropole grenobloise.

A l'issue de la vaste concertation menée au dernier trimestre 2022, le comité de pilotage composé des 13 communes volontaires et réuni 10 fois, a proposé, à une large majorité de ses membres, de prendre en compte les éléments d'assouplissement les plus exprimés par les habitants, ceux de la Métropole et ceux des territoires voisins : Cette ZFE sera donc non permanente (active du lundi au vendredi de 7h à 19h ; hors jours fériés) et son périmètre regroupera treize communes du centre urbain métropolitain : Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-D'Hères, Saint-Martin-Le-Vinoux, Seyssinet-Pariset, Seyssins.

Des voies seront exemptées : les voies rapides urbaines, certains accès aux massifs, des voiries d'accès à des parking relais ou des pôles d'échange dans la ZFE (afin de permettre le rabattement sur les transports en commun ou les modes actifs) et des voies d'accès à certains hôpitaux et cliniques.

À compter de juillet 2023, cette ZFE concernera les voitures particulières et les deux-roues à moteur non classées et classées Crit'Air 5 (diesel d'avant 2001 et essence d'avant 1997). Les autres étapes d'interdiction interviendront en janvier 2024 (Crit'Air 4, diesel d'avant 2006) puis janvier 2025 (Crit'Air 3, diesel d'avant 2011 et essence d'avant 2006), en application de la loi Climat et Résilience. À horizon 2030, interviendra une dernière étape, avec l'interdiction des voitures Crit'Air 2 (éventuellement uniquement diesel) correspondant à la « sortie du diesel » décidée par la Métropole et les communes.

Les trois premières étapes de la ZFE feront l'objet d'un arrêté mis en consultation réglementaire en avril-mai 2023. La dernière étape, objectif métropolitain affiché dans l'ensemble de la communication sur la ZFE, demande de conduire des études complémentaires (notamment concernant la capacité du système de mobilité d'absorber des reports modaux à la hauteur des objectifs de transformation des mobilités de la ZFE) et fera l'objet d'un arrêté spécifique en 2024.



Le projet de ZFE a fait l'objet d'une vaste concertation volontaire du 3 octobre au 9 décembre 2022, qui a permis d'alimenter le travail de conception du cadre réglementaire et de l'accompagnement.

Notamment, des expressions récurrentes d'inquiétude voire de contestation concernant la mise en place de la ZFE ont été collectées et, de manière plus spécifique, cette concertation a permis de rendre visible des attentes globales de « flexibilités » dans la mise en œuvre de la réglementation (non permanence, dérogations, exemptions d'axes). Un bilan de la concertation présenté en annexe de la présente délibération a été publié sur la plateforme participative (<https://www.calameo.com/books/0073182227fdb61aaecc0>)

La mise en place de la ZFE offre l'opportunité d'encourager et accélérer l'évolution des mobilités des habitants du territoire, à horizon 2030, vers des pratiques moins polluantes et consommatrices d'énergie. Elle engage en cela la Métropole, au titre de sa compétence en matière de qualité de l'air, et le SMMAG, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, compétente en termes d'accompagnement aux changements de comportements de mobilité.

L'objectif est ainsi double : réduire progressivement la part des véhicules les plus polluants en circulation, et amener durablement les automobilistes vers des modes de déplacement compatibles avec les enjeux de santé publique mais aussi énergétiques et climatiques, à plus large échelle. Cela implique d'accompagner le grand public, *via* un dispositif de conseil et d'aides financières ciblées vers les foyers les plus modestes, préférentiellement vers de nouvelles pratiques « actives » (vélo, marche à pied) ou « partagées » (transports en commun, covoiturage, autopartage), plutôt que vers un remplacement du véhicule, même moins polluant.

II. Dispositif d'accompagnement : grands principes, critères d'éligibilité et calendrier prévisionnel de déploiement

Le dispositif tel que structuré et présenté ci-après a fait l'objet d'un travail technique étroit entre le SMMAG et la Métropole, au titre de leurs compétences respectives.

Il a également associé les équipes de la SPL M TAG, opérateur qui assurera sa mise en œuvre opérationnelle, avec laquelle il est proposé de contractualiser, dans le cadre d'une convention constitutive de groupement de commande entre Grenoble-Alpes Métropole et le SMMAG, dont le SMMAG serait le coordonnateur.

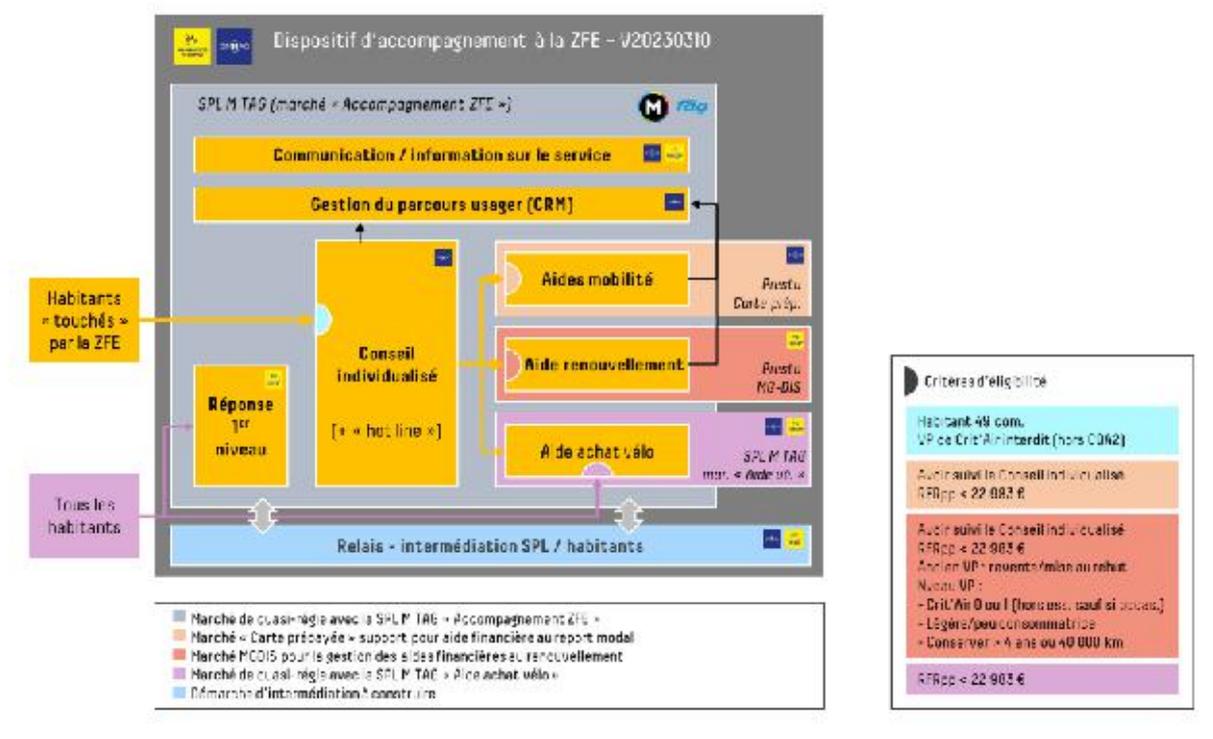
En outre, le sujet de l'accompagnement a été ouvert au débat public dans le cadre de la concertation volontaire conduite en octobre et novembre 2022 par la Métropole.

Les critères d'éligibilité ainsi que les montants des aides indiqués dans la présente délibération sont donnés à titre indicatif. Ils seront inscrits dans des règlements des aides et délibérés ultérieurement par le SMMAG et Grenoble-Alpes Métropole.

Le dispositif d'accompagnement

Le dispositif d'accompagnement est conçu autour de blocs fonctionnels (entretien individualisé, aide financière au changement de mobilité, aide financière au renouvellement du véhicule) décrits dans le schéma ci-dessous.

Dispositif d'accompagnement à la ZFE



Ces blocs fonctionnels constituent le socle de « parcours usagers » flexibles (voir figure ci-dessous) :

- 1^{ère} étape : un temps d'accueil dit d'**entretien individualisé** :
 - o Aux seuls **habitants de la métropole** (résidence principale située dans l'une des 49 communes de la métropole),
 - o Sous condition d'être **propriétaire depuis plus d'un an d'une voiture de Crit'Air éligible** (voiture non classée à voiture Crit'Air 4 à l'ouverture du dispositif, Crit'Air 3 à partir de janvier 2024), achetée avant la mise en place de la ZFE.

L'entretien sera réalisé par un conseiller de la SPL M TAG dédié, et aura pour objet d'identifier finement les habitudes et besoins de déplacement de la personne impactée par la ZFE-m, et de proposer les solutions alternatives à la voiture les plus adaptées à sa situation et à celle de chaque membre du foyer également concerné.

A l'issue de l'entretien, une aide financière pourrait être proposée à la personne rencontrée, dans le respect des principes suivants :

- o **Attribution de l'aide sous réserve d'avoir participé à l'entretien individualisé** ;
- o Selon les besoins identifiés, proposition d'une aide au changement de mobilité (report modal) ou d'une aide au renouvellement du véhicule ;
- o **Aides non cumulables, et plafonnées, attribuées sous condition de ressources** (RFRpp inférieur à 22 983 €¹) ;

Cet entretien sera également réalisé à l'issue de la première année d'accompagnement et constituera alors une étape nécessaire pour poursuivre certains parcours.

¹ Ce seuil correspond au 8^{ème} décile de revenus au niveau national, il est utilisé dans les barèmes nationaux de la prime à la conversion. Localement, ce critère correspond à environ 77% des propriétaires de voitures particulières non classées à Crit'Air 3.

- 2^{ème} étape : attribution d'une **aide financière au changement de mobilité**, visant à aider le bénéficiaire à accéder à des modes alternatifs à sa voiture interdite de circulation dans la ZFE : location de vélo, transport en commun, covoiturage, autopartage, ...
 - o Le support de cette aide sera une carte créditée selon un montant défini et utilisable auprès d'opérateurs de mobilité ciblés (modèle des cartes cadeaux ou tickets restaurant),
 - o Si le foyer décide de se séparer de son véhicule interdit à la circulation dans la ZFE (parcours n°1 représenté dans la figure ci-dessous) : accès à un bouquet complet de services de mobilité comprenant :
 - Transports en commun (M TAG, M TouGo, Cars Région et TER Auvergne-Rhône-Alpes)
 - Location de vélo (Mvélo+)
 - Voiture partagée (M covoit' Lignes+ et Citiz)
 - Vélos et trottinettes en libre-service (DOTT)
 Pour une durée d'un an, aide plafonnée à 1 000 €, qui peut être prolongée pour deux ans (avec une aide jusqu'à 1000 €/an) sous réserve d'un entretien de bilan intermédiaire avec un conseiller ; l'aide financière totale peut donc s'élever à 3 fois 1000 €.
 - o Si le foyer décide de conserver le véhicule : prise en charge de l'accès au réseau M TAG ou au service Mvélo+ pour les membres du foyer, calculée à « l'euro près » et plafonnée à 1000 € pour une année. Le bénéficiaire peut ensuite :
 - soit « bifurquer » sur une aide identique au parcours n°1 pour la durée d'accompagnement restante, à la condition d'abandonner son véhicule (ce parcours « combiné » correspond au parcours n°2 représenté dans la figure ci-dessous)
 - Soit sortir du dispositif d'accompagnement après un an d'aide s'il ne souhaite pas abandonner son véhicule (parcours n°3).

Le parcours n°2 est jugé intéressant en matière de conduite du changement puisqu'il permet au bénéficiaire de faire l'expérience d'alternatives à la voiture sans obligation d'abandonner son véhicule « dès le début ».

- Ou : Attribution d'une **aide financière au renouvellement du véhicule** (parcours n°4), vers un véhicule à faibles émissions (**achat, location longue durée ou rétrofit**), d'un montant pouvant aller de 2500 à 3500 €², sous conditions :
 - o L'ancienne voiture, acquise depuis plus d'un an et avant l'interdiction de circuler, devra être mise au rebut ou revendue,
 - o La « nouvelle voiture » devra être :
 - Crit'Air 0 ; Crit'Air 1 au gaz ou hybride rechargeable ; Crit'Air 1 essence à la condition d'être d'occasion³
 - Légère/faiblement consommatrice,
 - o S'engager à ne pas revendre le nouveau véhicule avant 4 ans ou avant d'avoir parcouru au moins 40 000 km.

Le montant des aides au renouvellement est résumé dans le tableau ci-dessous :

² Les niveaux d'aide au rétrofit ou concernant les deux-roues motorisés ne sont pas encore fixés

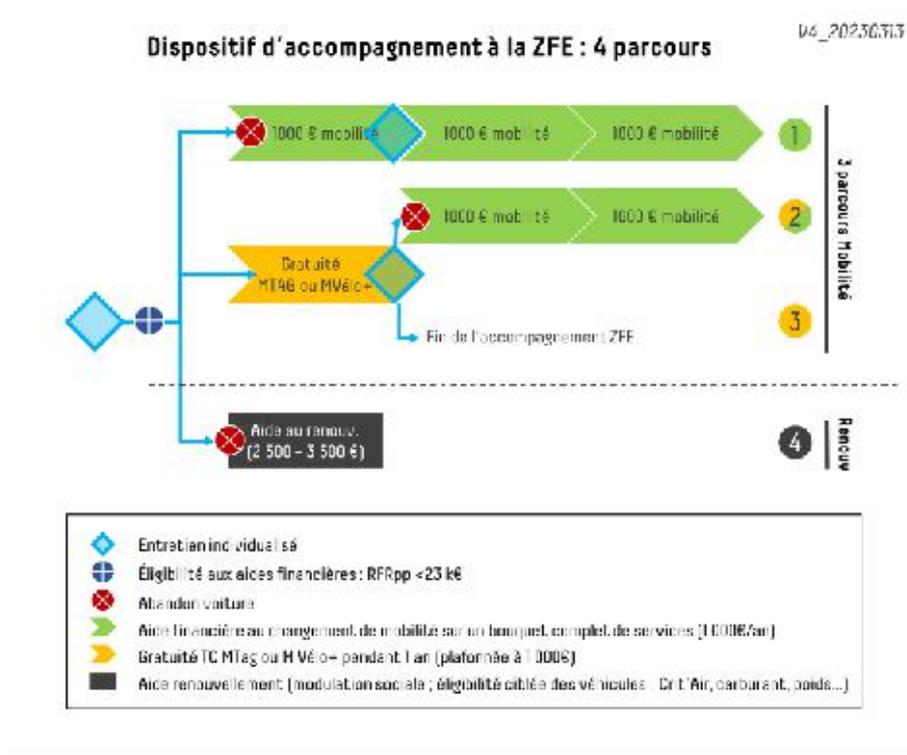
³ Des réflexions sont en cours dans le cadre de la conception du règlement des aides visant à favoriser les Crit'Air 0 par rapport aux Crit'Air 1 dans les barèmes d'aide

RFRpp ⁴	Montant de l'aide
]min ; 6 358]	3 500
]6 358 ; 14 089]	3 500
]14 089 ; 22 983]	2 500 *
]22 983 ; max[0

* Aide publique < 80% montant de l'achat

Ces aides au renouvellement ont été déterminées pour permettre un changement de véhicule face à différentes situations des ménages, dans les conditions actuelles des aides gouvernementales et des offres des constructeurs : elles sont susceptibles de pouvoir être revues à la baisse dès lors que le véhicule électrique sera accessible au plus grand nombre, étant entendu qu'il n'est pas dans les priorités de la Métropole de financer des véhicules, qu'ils soient neufs ou d'occasion.

Le schéma ci-dessous présente les 4 parcours usagers proposés au sein du dispositif d'accompagnement :



En complémentarité, l'**aide à l'achat de vélo** mise en place par ailleurs par le SMMAG et la Métropole pourra également être proposée par le conseiller en mobilité de la SPL M TAG comme un élément de l'accompagnement.

Pour être effectivement mobilisé par les publics vulnérables, le dispositif d'accompagnement porté par la SPL M TAG devra faire l'objet d'une intermédiation par des relais ayant une connaissance du terrain social et en particulier des territoires prioritaires de la politique de la ville et des territoires en fragilité identifiés dans le diagnostic social métropolitain. L'appel à manifestation d'intérêt du Fonds d'accompagnement aux transitions (FAST) lancé le 7 mars 2023 et intitulé « QPV, QVA, territoires fragiles : accompagner et préparer les changements de comportements dans les mobilités » vise notamment à susciter des projets autour de cet objectif.

⁴ Les seuils correspondent aux 2^{ème}, 5^{ème} et 8^{ème} déciles de revenus au niveau national, ils sont également utilisés dans les barèmes nationaux de la prime à la conversion.

Le calendrier de mise en place

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre du dispositif est présenté ci-après, avec une **échéance incontournable de mise en place de la ZFE-m fixée au 1^{er} juillet 2023** :

- **Février 2023** : signature de la convention constitutive du groupement de commande entre la Métropole et le SMMAG, en prévision du marché de quasi-régie à conclure avec la SPL M TAG pour la mise en œuvre opérationnelle du dispositif d'accompagnement à l'interdiction des véhicules
- **Mars 2023** : lancement des consultations pour le marché de quasi-régie avec la SPL M TAG (dispositif d'accompagnement) et pour le marché de « cartes prépayées ».
- **7 avril 2023** : Conseil Métropolitain - délibération cadre sur le dispositif d'accompagnement
- **11 mai 2023** - Comité syndical du SMMAG : délibération autorisant le Président du SMMAG à signer les marchés susmentionnés, délibération cadre sur le dispositif d'accompagnement et approbation du règlement détaillé de l'aide financière au changement de mobilité
- **26 mai 2023** - Conseil métropolitain : délibération du règlement détaillé de l'aide financière au renouvellement
- **Juin 2023** : le système de réponse aux habitants est en place (site internet, hot line, formulaire) et les usagers peuvent prendre rendez-vous pour un entretien individualisé
- **1^{er} juillet 2023** : mise en place de la ZFE-m
- **Septembre 2023** : le dispositif d'aide est en place (entretien individualisé, aides financières)

Le dispositif d'accompagnement sera mis en place pour les habitants du territoire métropolitain (qui représentent 2/3 des automobilistes impactés par la ZFE). La Métropole et le SMMAG ont engagé des échanges avec les territoires alentours qui sont aussi concernés par la ZFE. Ce dispositif a été conçu pour permettre à d'autres partenaires territoriaux de l'utiliser afin qu'ils puissent, éventuellement, mettre en place des aides. Cela notamment dans le cadre du SMMAG.

III. Clé de répartition financière

Le dispositif d'accompagnement est conçu et porté conjointement par la Métropole et le SMMAG ; la SPL M TAG en assurera la mise en œuvre opérationnelle dans le cadre d'un marché en groupement de commande entre Grenoble-Alpes Métropole et le SMMAG, dont le SMMAG serait le coordonnateur. Le tableau ci-dessous présente la clé de répartition financière entre la Métropole et le SMMAG concernant le marché avec la SPL M TAG ainsi que concernant les aides financières.

Missions	GAM	SMMA G	Marché
Gestion du parcours usager et adaptation des outils informatiques (CRM)	0%	100%	Marché de quasi-régie avec la SPL M TAG ⇒ Groupement de commande GAM/SMMAG (SMMAG coordonnateur : porteur administratif et financier)
Accueil/information de premier niveau aux habitants	100%	0%	
Entretiens personnalisés	0%	100%	

Communication sur le dispositif d'accompagnement (<i>hors communication institutionnelle</i>)	50%	50%	du marché)
Aides financières au changement de mobilité	0%	100%	Marché public SMMAG
Aides financières au renouvellement de véhicule	100%	0%	Marché public GAM

Le fonds vert sera sollicité pour financer ce dispositif d'accompagnement (hors aides au renouvellement de véhicules qui ne sont pas éligibles au fonds vert), ainsi que des études complémentaires, la communication et la signalétique. Le fonds vert pourra couvrir entre 30 et 80% du coût des actions et l'enveloppe mobilisable sur le territoire de la zone d'attraction de la ZFE pourrait s'élever à 4M d'€.

En conséquence, il est proposé au Conseil métropolitain

Vu les statuts de Grenoble-Alpes Métropole,

Après examen de la Commission Territoires en transition du 24 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain :

- Approuve les principes du « dispositif d'accompagnement à la ZFE pour les voitures particulières », à savoir :
 - o Le dispositif d'accompagnement est prioritairement orienté vers le soutien au changement de mobilité, sans toutefois exclure l'aide au renouvellement du véhicule ;
 - o L'accès au dispositif d'accompagnement est pour l'instant mis en place par la Métropole pour les habitants de son territoire qui sont propriétaires d'un véhicule interdit par la ZFE pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur ;
 - o L'accès aux aides financières (au changement de mobilité ou au renouvellement du véhicule) est conditionné aux ressources du foyer fiscal concerné ;
 - o L'accès aux aides financières (au changement de mobilité ou au renouvellement du véhicule) est réservé aux usagers ayant réalisé l'entretien individualisé ;
- Approuve le principe de confier la gestion du parcours usager, l'entretien individualisé, la communication sur le dispositif d'accompagnement et les réponses de premier niveau à la SPL M TAG, via un marché de quasi-régie à conclure ;
- Précise que les critères précis d'éligibilité à l'entretien individualisé et aux aides financières, ainsi que les montants desdites aides financières, seront décrits dans les règlements des aides qui feront l'objet de délibérations ultérieures par le SMMAG (entretien individualisé, aides financières au changement de mobilité) et Grenoble-Alpes Métropole (aides financières au renouvellement du véhicule).
- Autorise le Président à faire des demandes de financement notamment dans le cadre du Fonds vert mis en place par l'Etat.