

AGIR . INNOVER . RESPIRER



ZONE
BASSES
ÉMISSIONS
MARCHANDISES



CONTACT

Alexandra COUTURIER - alexandra.couturier@lametro.fr
Mob : 06 09 60 16 38 - Tél : 04 56 58 53 38



Si la qualité de l'air s'est notablement améliorée ces dernières années à l'échelle métropolitaine, les seuils réglementaires concernant les particules fines, le dioxyde d'azote et l'ozone sont encore dépassés de manière récurrente. Selon ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, plus des trois quarts des habitants de l'agglomération grenobloise sont exposés à un dépassement des valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé relatives aux particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). Chaque année, la pollution atmosphérique est ainsi à l'origine de 3 à 7 % des décès, soit 114 décès par an environ, survenant dans le bassin grenoblois selon l'Institut pour l'Avancée des Biosciences, illustrant la nécessité d'une action plus résolue encore.

À cet égard, complémentairement à l'ensemble des initiatives d'ores et déjà engagées par la Métropole en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, et suite à une expérimentation sur le centre-ville élargi de la commune de Grenoble depuis le 1^{er} janvier 2017 et à une concertation menée au cours du premier semestre 2017 avec les acteurs économiques, **une Zone Basses Émissions Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers sera mise en place au printemps 2019 sur 9 communes** où seuls les véhicules basses émissions seront autorisés à circuler à horizon 2025.

Une démarche qui participera à améliorer la qualité de l'air et plus largement la qualité de vie des métropolitaines et métropolitains comme la compétitivité économique du territoire. Réduction de la congestion et du bruit, fluidification du trafic, amélioration de la qualité de l'air et préservation du climat, création d'opportunités économiques, autant d'ambitions autour de cette démarche.





LA MÉTROPOLE, LAURÉATE DE L'APPEL À PROJETS « VILLE RESPIRABLE EN 5 ANS »



Première agglomération à l'échelle nationale à se doter, dès 2005, d'un Plan Climat, dans le cadre duquel pas moins de 62 partenaires sont aujourd'hui engagés, Grenoble-Alpes Métropole s'est fortement mobilisée, depuis déjà de nombreuses années, en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air en élaborant des politiques publiques ambitieuses en faveur notamment des mobilités durables en lien avec le SMTC, des espaces naturels et de la biodiversité, du développement des énergies renouvelables et de la réduction des consommations, en particulier dans le logement.

Un engagement pour lequel la Métropole s'est vue récompensée en 2015 en étant lauréate de l'appel à projets « Ville respirable en 5 ans » lancé par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et dans le cadre duquel la Métropole s'est dotée d'un plan d'actions ambitieux, susceptible d'améliorer significativement la qualité de l'air.

L'instauration d'une réglementation favorable aux véhicules de livraison les moins polluants, par l'intermédiaire d'une Zone de circulation restreinte Marchandises, fait partie de ce grand plan d'actions, tout comme du plan d'actions partenarial pour une logistique urbaine durable délibéré en 2015 par le SMTC et la Métropole grenobloise, après 3 ans de concertation avec les acteurs publics et privés.

UN PLAN D' ACTIONS TRANSVERSAL

■ Logement :

- Aides financières aux particuliers pour le renouvellement des appareils de chauffage non performants (prime air bois) ;
- Poursuite de la rénovation thermique d'immeubles et locaux (Mur Mur 2) ;

■ Agriculture et économie : incitation des circuits courts et de l'économie circulaire dans les modes de production et de consommation ;

■ Sensibilisation : campagnes de communication globale et thématique sur les enjeux de la qualité de l'air et actions d'accompagnement aux changements de comportement.

■ Transport et mobilité :

- Diversification de la flotte Métrovélo et installation de stationnement sécurisé pour les vélos des particuliers ;
- Régulation des émissions des véhicules les plus polluants : protocole de gestion des pics de pollution, réglementation de circulation favorable aux véhicules de livraison les moins polluants, création de centres de distribution urbaine.

■ Innovation :

- Expérimentation de produits de séquestration des particules en suspension ;
- Expérimentation de microcapteurs de mesure de la qualité de l'air de proximité.

FACE AUX COÛTS DE LA POLLUTION DE L'AIR, LA MÉTROPOLE SE MOBILISE



DES IMPACTS MULTIPLES

L'amélioration de cette situation est un sujet majeur de préoccupation pour la Métropole en raison de ses multiples impacts sur le territoire :

— Impact sanitaire : la pollution de l'air extérieur affecte notamment la santé cardiovasculaire et respiratoire et a été classée « cancérogène certain » pour l'homme par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en 2013. Chaque année, la pollution atmosphérique est à l'origine de 3 à 7 % des décès survenant dans le bassin grenoblois selon l'Institut pour l'Avancée des Biosciences. Un risque accentué dans les quartiers et les zones défavorisés.

114 décès / an liés à pollution dans le bassin grenoblois

9 fois > au nombre de décès liés à l'accidentologie routière

— Impact réglementaire : l'agglomération grenobloise est concernée dans les deux procédures de contentieux européen dirigées contre la France pour non-respect des valeurs limites et insuffisance des plans d'actions concernant le NO₂ et les particules PM₁₀.

— Impact économique : la pollution de l'air a un coût, estimé à 101,3 milliards d'euros par an pour la France dont 3 milliards d'euros pour la Sécurité Sociale.

— Impact sur les éléments sensibles de l'environnement, tels que les écosystèmes ou les matériaux, et par conséquent sur l'agriculture et les bâtiments.

— Impact sur l'attractivité du territoire, la qualité de l'environnement étant un critère prépondérant en la matière.

DES SOURCES IDENTIFIÉES

La pollution aux particules fines est due aux effets conjugués du chauffage au bois individuel non performant, des transports routiers et de l'industrie dans une moindre mesure. Le trafic routier, qui représente 53 % des émissions d'oxydes d'azote dans l'agglomération, est responsable de la « surexposition » des populations résidant en bordure immédiate des axes routiers. Ainsi, le chauffage au bois individuel non performant et les transports routiers constituent, sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, les principaux leviers d'amélioration de la qualité de l'air.

45% des émissions de PM 10 résultent d'un chauffage individuel au bois non performant,

75% les jours de grand froid



DES LEVIERS D'ACTIONS

L'identification des sources principales de pollution a permis à la Métropole de mettre en œuvre des actions ciblées avec l'objectif ambitieux de réduire de 22 % la consommation énergétique du territoire à l'horizon 2030, de 30 % la consommation d'énergies fossiles, et en augmentant de 35 % la production locale d'énergies renouvelables et de récupération.

— Financer le renouvellement des appareils individuels de chauffage au bois anciens et polluants par des appareils récents et performants, grâce à la Prime Air Bois. Avec un objectif de 5 000 appareils renouvelés et une aide aux particuliers de 800 €, pouvant aller jusqu'à 1 200 € pour les ménages modestes et très modestes, la prime air-bois permettra une diminution de 10 % des émissions de particules fines à l'échelle du territoire métropolitain.

— Rénover 5 000 logements privés dans des copropriétés construites entre 1945 et 1975 et à accompagner la réhabilitation de 5 000 autres, y compris des maisons individuelles, avec le dispositif Mur/Mur.

— Développer le réseau de chauffage urbain, qui alimente d'ores et déjà 46 000 logements, soit environ 100 000 habitants, dans sept communes de l'agglomération, et dont la densification fait partie des priorités métropolitaines pour les années à venir. Le chauffage urbain émet peu de particules, car la combustion à haute température est bien maîtrisée et le traitement des fumées très performant. Il représente ainsi 1 % seulement des émissions de particules du secteur résidentiel sur la Métropole. La future centrale Biomax permettra d'alimenter ce réseau et palliera la fermeture prochaine d'une chaufferie au fioul lourd. Avec Biomax, et l'optimisation des centrales existantes, le réseau de chaleur sera alimenté à 85 % par des énergies renouvelables en 2020.

Un logement raccordé au chauffage urbain émet 40 fois moins de particules qu'un appartement chauffé avec un foyer fermé



— Agir sur les déplacements : le SMTC et la Métropole, ont adopté de nombreuses mesures pour améliorer la qualité de l'air et préserver ainsi la santé des habitants du territoire :

- Généralisation du 30 km/h dans 45 des 49 communes de la Métropole depuis le 1^{er} janvier 2017 avec la démarche « Métropole apaisée » ;
- Renforcement du réseau de transports en commun et perspective de 8 lignes de tram d'ici 2023 ;
- Mise en circulation de bus roulant au Gaz Naturel de Ville ;
- Développement des parkings relais en lien avec le réseau de transport en commun ;
- Approvisionnement en électricité renouvelable et bio GNV ;
- Soutien au covoiturage et à l'autopartage ;
- Développement des mobilités douces notamment avec le déploiement progressif des quatre axes du réseau Chronovélo, d'un réseau cyclable de proximité, du service Métrovélo ou encore de solutions de stationnement sécurisées pour les cyclistes ;
- Lancement du Pass mobilités, etc.

UNE QUALITÉ DE L'AIR QUI S'AMÉLIORE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Les initiatives menées par la Métropole, en lien avec de nombreux acteurs, ont permis de contribuer à la diminution de 47 % des émissions d'oxyde d'azote et de 22% des émissions de particules fines entre 2005 et 2014.

Des chiffres encourageants mais qui illustrent la nécessité d'une action résolue pour améliorer la qualité de l'air. De par sa configuration géographique en cuvette et sa climatologie notamment, la métropole grenobloise est soumise à des dépassements récurrents des seuils de référence pour les PM_{10} et NO_2 . Le fond de vallée, le centre-ville de Grenoble et les bordures des grandes voiries sont principalement touchés.

ÉCLAIRAGES LOCAUX SUR LA QUALITÉ DE L'AIR (DONNÉES 2017)

Qualité de l'air
bonne ou très
bonne

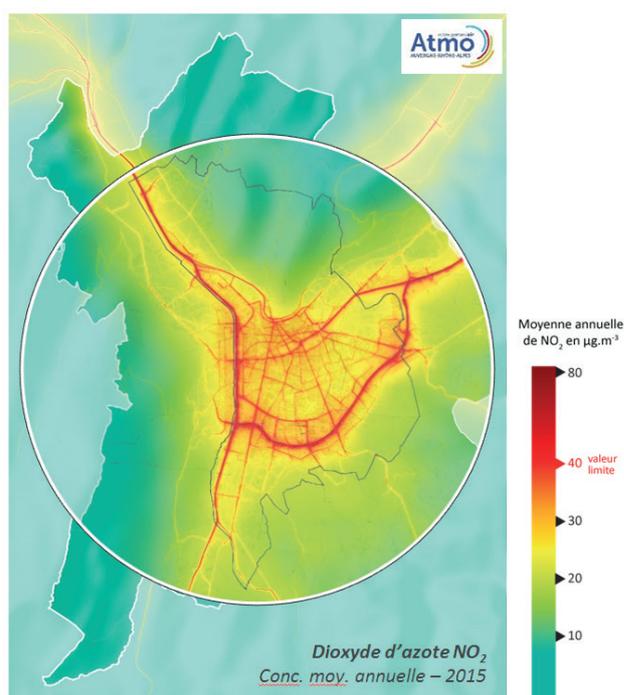
223 jours

Qualité de l'air
moyenne

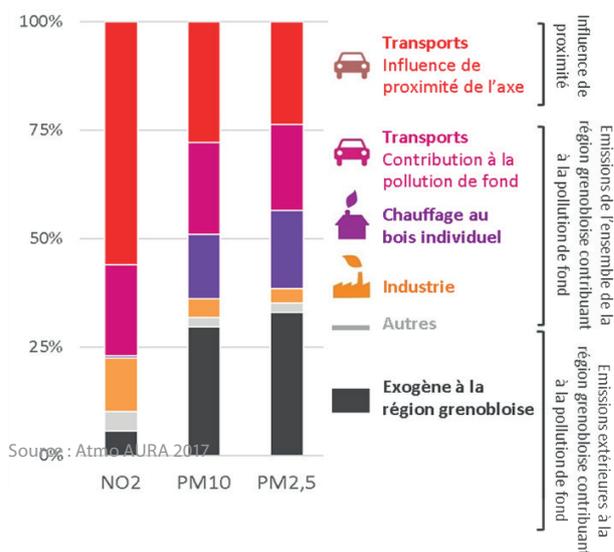
131 jours

Mauvaise
qualité de l'air

11 jours



Source : Atmo AURA 2017



LA QUALITÉ DE L'AIR, UNE PROBLÉMATIQUE MONDIALE

« La réduction des émissions des véhicules à moteur diesel constitue une étape importante pour garantir le respect des normes de l'Union en matière de qualité de l'air. Plus de 400 000 citoyens meurent prématurément chaque année dans l'Union européenne à cause de la mauvaise qualité de l'air ». La Commission européenne

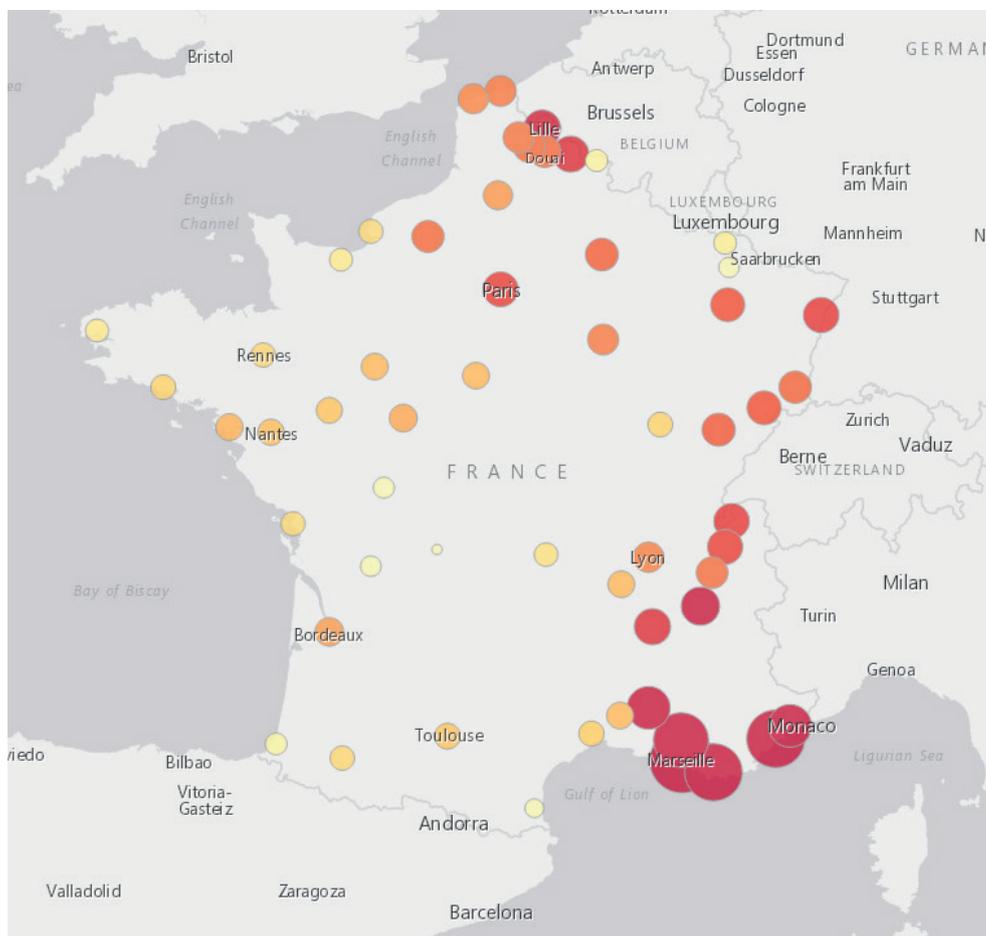
À l'instar de l'Allemagne, du Royaume Uni, de l'Espagne et de l'Italie, la France est aujourd'hui en infraction vis-à-vis de la réglementation européenne en matière de qualité de l'air et s'expose dès lors à de lourdes amendes qui pourraient, à tout le moins pour partie, être mises à charge des collectivités concernées par les dépassements des seuils, dont la Métropole grenobloise.

À cet égard, dans un arrêt rendu en juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint l'État français de prendre des mesures pour lutter contre ces dépassements, faisant actuellement l'objet d'une mobilisation des Préfets en lien avec les collectivités locales sollicitées pour construire des feuilles de route « qualité de l'air ».

La législation européenne impose aux États membres de mettre en œuvre des « plans » et des « mesures appropriées » quand les valeurs limites de polluants atmosphériques sont dépassées. Parmi ces mesures, l'exécutif européen cite notamment « la réduction du volume global du trafic », « le passage aux voitures électriques » et « l'adaptation du comportement des conducteurs ».

* europa.eu/rapid/press-release_IP-17-238_fr.htm?locale=FR

La pollution atmosphérique en France



Source : Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa). Traitements : SOeS, 2014

LA ZONE À BASSES ÉMISSIONS (OU ZCR), UNE DYNAMIQUE ENCLENCHÉE PARTOUT EN EUROPE !

Les enjeux de qualité de l'air ne sont pas spécifiques à la Métropole grenobloise. Ils sont partagés par de nombreuses villes et pays dans le monde. En Europe par exemple, on recense déjà près de 220 zones à basses émissions, principalement en Italie, en Allemagne et aux Pays-Bas. En France, une vingtaine de collectivités lauréates de l'appel à projet « Villes respirables en 5 ans » se sont engagées à étudier la mise en place de ZCR : Paris, Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Saint-Étienne, Montpellier, Toulouse, Lille... Notre territoire, fidèle à son histoire, est pionnier, avec Paris, en la matière.

Les zones à émissions restreintes en Europe et les collectivités lauréates de ville respirable en 2016



Source : www.urbanaccessregulations.eu

SE LIBÉRER DU DIESEL ET ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

« Nous visons la fin de la vente des voitures à essence et diesel d'ici à 2040 ». Nicolas HULOT, Ministre de la Transition écologique et solidaire, 6 juillet 2017

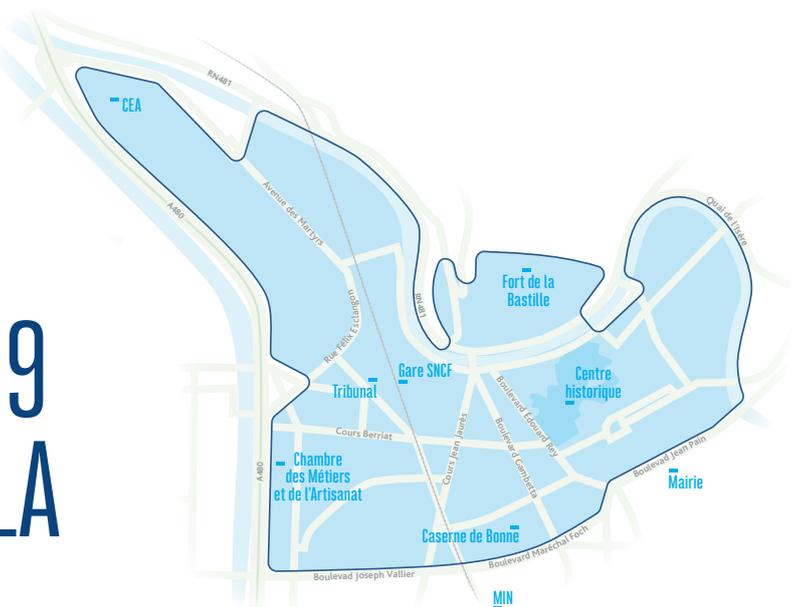
Dans cet esprit, au-delà de la France, plusieurs pays ont annoncé leur volonté d'interdire le diesel ou amorcé une réflexion en la matière à l'instar de l'Autriche, de la Norvège, de la Suède, de l'Allemagne, et du Royaume-Uni. De grandes villes s'inscrivent également dans cette logique, à l'instar de Paris et d'Amsterdam où la sortie du diesel est prévue pour 2024 et 2025, mais aussi à Madrid, Stuttgart, Düsseldorf, Mexico, ou encore Athènes.

LA FRANCE EN RETARD PAR RAPPORT À SES VOISINS EUROPÉENS

La première zone à faible émission a été mise en place en Suède en 1996. En 2015, 11 pays européens avaient mis en place de telles zones. À Berlin, cela fait cinq ans qu'une vignette verte a été introduite pour circuler dans le centre-ville. À Londres, tout le centre, depuis 2003, est soumis à un droit de circuler d'environ 13 euros. En Suède, Stockholm et Göteborg appliquent un péage urbain. À Copenhague, la circulation aux véhicules trop polluants est interdite tandis qu'à Oslo, plus aucun véhicule diesel ne peut rouler en centre-ville depuis 2017.

Les études scientifiques existantes indiquent que la mise en place de ces zones réglementées a permis de réduire en moyenne la pollution en particules fines de 10 % à 20 % (PM₁₀).

UNE ZONE À BASSES ÉMISSIONS SUR 9 COMMUNES DE LA MÉTROPOLE



UNE ZCR EFFECTIVE DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2017

Dans la métropole grenobloise, le transport de marchandises constitue une source importante de pollution de l'air. Dans cette perspective, une préfiguration de ZCR est effective depuis le 1^{er} janvier 2017 sur le centre-ville élargi de la commune de Grenoble avec un niveau faiblement contraignant, en l'espèce l'interdiction de la circulation, du lundi au vendredi de 6 heures à 19 heures, des Poids Lourds (PL) antérieurs à 2001 et des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) antérieurs à 1997, c'est-à-dire aux véhicules « non classés », autrement dit non éligibles à l'obtention d'un Certificat de Qualité de l'Air (CQA). Certains véhicules faisant l'objet de dérogations à l'instar des véhicules d'intérêt général et des véhicules des commerçants non sédentaires.

Le transport de marchandises

24% de l'ensemble des kilomètres parcourus

36% des émissions de particules fines (PM₁₀)

47% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) du secteur des transports

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS*

DATE DE LA 1 ^{RE} IMMATRICULATION	AUTRES ÉNERGIES		ESSENCE ET AUTRES		DIESEL	INTERDICTION DE CIRCULATION DANS LA ZBE
	ESSENCE	AUTRES ÉNERGIES	ESSENCE	AUTRES ÉNERGIES		
TOUS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYDROGÈNE						
1	APRÈS LE 01/01/11					
2	ENTRE LE 01/01/06 ET LE 31/12/10		APRÈS LE 01/01/11			À PARTIR DE 2025
3	ENTRE LE 01/10/97 ET LE 31/12/05		ENTRE LE 01/01/06 ET LE 31/12/10			À PARTIR DE 2022
4			ENTRE LE 01/01/01 ET LE 31/12/05			À PARTIR DE 2020
5			ENTRE LE 01/10/97 ET LE 31/12/00			À PARTIR DE 2019

NON CLASSÉ

AVANT LE 01/10/97
EURO 0 ET AVANT

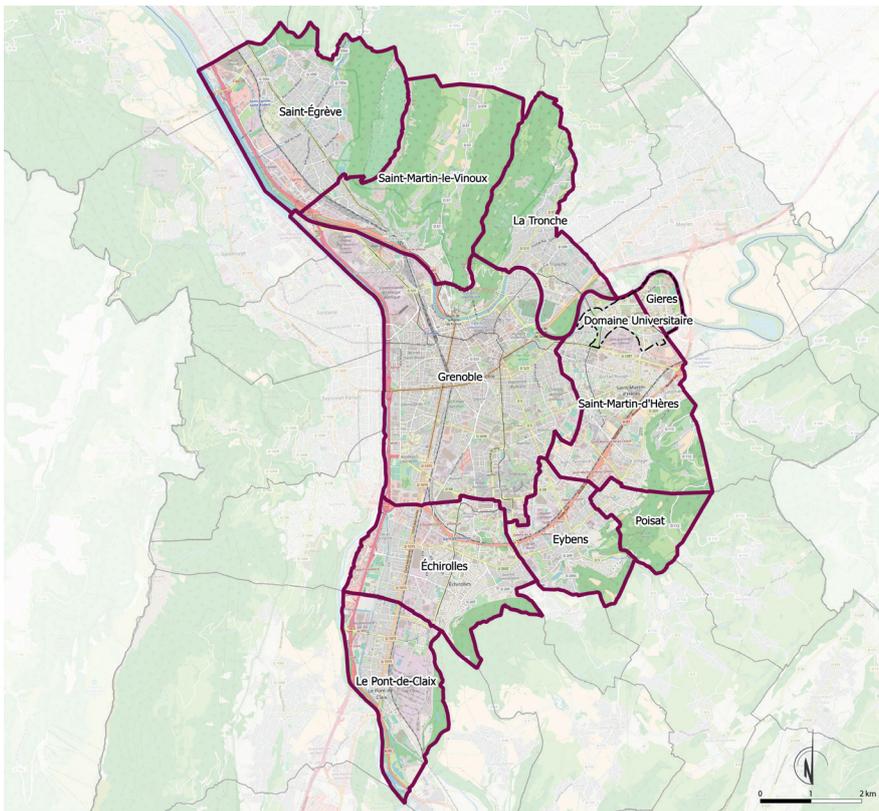
UN ÉLARGISSEMENT DU PÉRIMÈTRE ET UN RENFORCEMENT PROGRESSIF DE LA RÉGLEMENTATION, FRUITS DE LA CONCERTATION AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Afin d'agir plus efficacement sur la pollution, le périmètre de la ZCR marchandises va être étendu à neuf communes de la première couronne de Grenoble à l'horizon du printemps 2019 : Échirolles, Eybens, Grenoble, La Tronche, Poisat, Pont-de-Claix, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères et Saint-Martin-le-Vinoux ainsi que le Domaine Universitaire.

POIDS LOURDS*

DATE DE LA 1 ^{RE} IMMATRICULATION	AUTRES ÉNERGIES		ESSENCE		DIESEL		INTERDICTION DE CIRCULATION DANS LA ZBE
	ESSENCE	AUTRES ÉNERGIES	ESSENCE	AUTRES ÉNERGIES	ESSENCE	AUTRES ÉNERGIES	
TOUS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYDROGÈNE							
1	APRÈS LE 01/01/14						
2	ENTRE LE 01/10/09 ET LE 31/12/13		APRÈS LE 01/01/14				À PARTIR DE 2025
3	ENTRE LE 01/10/01 ET LE 30/09/09		ENTRE LE 01/10/09 ET LE 31/12/13				À PARTIR DE 2022
4			ENTRE LE 01/10/06 ET LE 30/09/09				À PARTIR DE 2020
5			ENTRE LE 01/10/01 ET LE 30/09/06				À PARTIR DE 2019
NON CLASSÉ			AVANT LE 01/10/01				EURO 0 ET AVANT

* Sont concernés les véhicules de catégorie N, « conçus et construits pour le transport des marchandises et ayant 4 roues » et notamment les voitures sans banquette (Deriv-VP), les camions et les camionnettes.



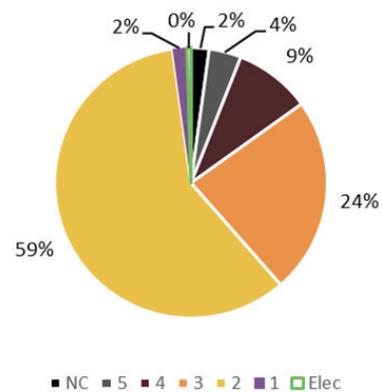
Périmètre de la ZCR
(9 communes)

Sur ce périmètre, seuls les véhicules basses émissions seront autorisés à circuler à horizon 2025. Cette réglementation sera mise en œuvre progressivement avec l'interdiction des CQA5 en 2019, des CQA4 en 2020, des CQA3 en 2022 et des CQA2 en 2025.

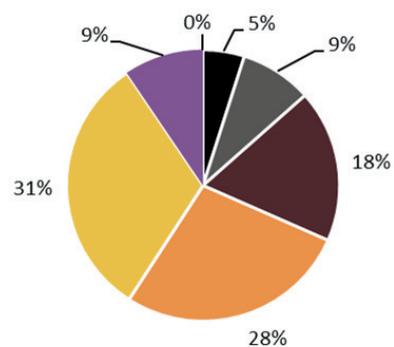
Une enquête par relevés de plaque minéralogique menée du 4 au 8 septembre 2017 par 100 enquêteurs sur 50 points identifiés en lien avec les communes a démontré que le parc de véhicules de marchandises circulant dans le périmètre de la ZCR était plus jeune que le parc national, la moyenne d'âge des véhicules observés étant de 6 ans.

Aussi, la part estimée des véhicules à renouveler à chaque palier est relativement faible en 2019 (entre 3 % et 7 %) et en 2020 (entre 8 % et 18 %), puis plus importante pour les paliers de 2022 (19 % et 27 %) et 2025 (entre 30 % et 44 %) afin de laisser le temps aux acteurs de s'adapter et d'anticiper.

Parc local de VUL et de PL observé en CQA



Parc local de VUL et de PL en CQA, modélisé par le CITEPA*



* Centre Interprofessionnel d'Études de la Pollution Atmosphérique
Sources : Étude Jonction 2017 pour Grenoble-Alpes-Métropole, données RPM Sormea

PROCÉDURE ZCR : LA MÉTROPOLÉ INTERPELLE LE GOUVERNEMENT

Afin de faciliter, à l'avenir, un possible élargissement du périmètre de cette ZCR Marchandises, la Métropole a saisi l'opportunité des Assises Nationales de la Mobilité afin de solliciter une simplification de la procédure en la matière.



LES GAINS EN TERMES DE QUALITÉ DE L'AIR

La réglementation sur le périmètre des neuf communes concernées aura un effet sur les trois quarts des émissions du territoire métropolitain de manière directe dans le périmètre de la Zone à Basses Émissions, ou indirecte, s'agissant des flux de transport en lien avec le périmètre.

UN CADRE CLAIR, PROGRESSIF ET PRAGMATIQUE SOLLICITÉ PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES...

Le dispositif a fait l'objet d'un dialogue spécifique avec les acteurs économiques, dans le cadre du comité de concertation logistique urbaine, dès 2015, et lors de plusieurs ateliers qui ont réuni plus d'une centaine de participants au cours du premier semestre 2017, des transporteurs, des industriels, des grossistes et acteurs de la recherche, des artisans, des commerçants sédentaires et non sédentaires, ainsi que des acteurs du BTP et de l'énergie.

Ces ateliers ont permis de prendre en compte les demandes des acteurs économiques et d'ajuster le dispositif, en l'espèce d'élargir son périmètre et de renforcer progressivement la réglementation afin de laisser le temps aux acteurs économiques, usagers comme acteurs du transport de marchandises et énergéticiens, pour s'adapter et de développer les mesures d'accompagnement nécessaires.

Cette concertation a vocation à se poursuivre notamment par l'intermédiaire de réunions d'échanges dans les communes ainsi que dans le cadre de la concertation réglementaire qui sera organisée au deuxième semestre 2018.

...ET QUI CONCERNE AUSSI LES 9 COMMUNES ET LA MÉTROPOLE

La Zone Basses Émissions concerne également les collectivités engagées dans la démarche, impliquant un renouvellement des véhicules comme une nouvelle façon de penser la gestion de leur flotte, y compris au travers d'une mutualisation et d'une rationalisation pouvant, le cas échéant, s'élargir à l'ensemble des acteurs volontaires. Pour la Métropole par exemple, environ 16 millions d'euros pourraient être consacrés à l'horizon 2025 s'agissant du renouvellement de son parc de véhicules par des véhicules aux motorisations « propres ». Une adaptation de son parc est d'ores et déjà en cours avec notamment le renouvellement de 8 Bennes à Ordures Ménagères (BOM) par an jusqu'en 2020 par des BOM fonctionnant au GNV, soit plus de 40% de BOM au GNV en 2020, la construction d'une station d'avitaillement GNV sur un centre technique de la Métropole en 2018, la systématisation du renouvellement des véhicules utilitaires par des véhicules « propres », la suppression des véhicules à faible taux d'usage et le recours le cas échéant à un marché de location en groupement d'achats avec les communes concernées par la ZBE et à une mutualisation de certains engins ou équipements spéciaux.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

1 500 À 13 000 € D'AIDE POUR ACHETER UN VÉHICULE MOINS POLLUANT

Comme suite au Conseil métropolitain du 10 novembre 2017, un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules moins polluants a été mis en place par la Métropole, en partenariat avec GRDF.

La Métropole propose aux professionnels du territoire (commerçants et entreprises de moins de 250 salariés) des aides financières pour l'achat ou la location longue durée d'un véhicule utilitaire ou poids lourd moins polluant (motorisation électrique, GNV ou hydrogène), neuf ou d'occasion. Ces aides permettent d'absorber tout ou partie du surcoût lié à l'acquisition d'un véhicule « propre » et peuvent se cumuler avec les aides de l'État (bonus écologique, prime à la conversion, etc.). Le montant des aides varie en fonction de la catégorie du véhicule, de son tonnage et de sa motorisation. Les aides attribuées sont limitées à un seul véhicule par entreprise.

Plus de 30 000 TPE/PME sont potentiellement éligibles à ce dispositif financé à hauteur de 30 % par l'État dans le cadre de la convention « Ville respirable en 5 ans ».

AIDES CUMULABLES AVEC LE DISPOSITIF MÉTROPOLITAIN

— Le bonus écologique octroyé pour l'achat d'un Véhicule Utilitaire Léger (VUL) ou d'un Véhicule Automoteur Spécialisé (VASP) électrique (émettant moins de 20 g/km de CO₂), équivalent à 27 % du coût d'acquisition TTC (dans la limite de 6 000 €).

— La prime à conversion d'une valeur de 2 500 € accordée pour le remplacement d'un véhicule essence mis en circulation avant 1997 ou d'un véhicule diesel mis en circulation avant 2001, par un véhicule électrique

— Le dispositif de suramortissement pour l'achat d'un véhicule GNV ou bio GNV à partir de 3,5 tonnes, (valable jusqu'au 31 décembre 2019) qui permet de bénéficier d'une déduction fiscale pour les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou les artisans soumis au régime des bénéfices industriels et commerciaux (BIC).

— L'aide à achat du prolongateur d'autonomie en hydrogène pour les véhicules à hydrogène.

CATÉGORIE DE VÉHICULE ET PTAC	VÉHICULE GNV	VÉHICULE ÉLECTRIQUE	VÉHICULE HYDROGÈNE
Petit utilitaire < 3,5 t	1 500 €	3 000 €	5 000 €
Grand utilitaire / Petit poids lourd ≥ 3,5 et ≤ 7 t	6 000 €	6 000 €	6 000 €
Poids lourds > 7 t	10 000 € + 3 000 € de bonification GRDF*	10 000 €	10 000 €

TROUVERA-T-ON FACILEMENT UN VÉHICULE ADAPTÉ SANS QUE CELA COÛTE TROP CHER ?

— Oui. L'offre de véhicules plus propres se développe considérablement. Les fabricants étoffent chaque année leur catalogue avec des gammes très variées, en électrique comme en gaz naturel.

Les études montrent par ailleurs que les véhicules propres sont moins chers à l'usage. Et plus les véhicules roulent, plus les propriétaires tirent bénéfice du passage à un véhicule utilitaire propre. Pour les véhicules thermiques, un km parcouru coûte en moyenne 0,08 € contre 0,06 € pour l'électrique. Pour un poids lourd au gaz, le km coûte 0,28 € contre 0,32 € au gasoil.

À titre d'exemple, selon l'étude de Grenoble École de Management, un transporteur disposant de quinze véhicules « propres » rentabilise son investissement en quatre ans, malgré un prix légèrement plus élevé à l'achat des véhicules en question que viennent compenser les aides à l'achat, dont celle de la Métropole, ainsi que les récupérations de TVA sur l'achat et sur le carburant.

UNE FISCALITÉ DE PLUS EN PLUS AVANTAGEUSE POUR LES VÉHICULES MOINS POLLUANTS...

— Les entreprises peuvent récupérer la totalité de la TVA sur les véhicules utilitaires et les poids lourds achetés ou loués, y compris pour les véhicules GNV ou électriques.

— La TVA sur les dépenses de carburant peut également être récupérée en totalité pour les véhicules GNV et électriques.

— Le gel jusqu'en 2022 du taux de la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) du GNV va permettre de renforcer la compétitivité à la pompe du GNV par rapport au diesel.

— La gratuité de carte grise pour les véhicules GNV et électrique, dans certaines régions, dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

... ET DE MOINS EN MOINS POUR LE DIESEL

Un alignement progressif du taux de récupération de la TVA sur l'essence par rapport au diesel est prévu pour atteindre un taux similaire en 2022. Par ailleurs, un alignement du prix du diesel avec celui de l'essence est prévu d'ici 2021.



DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE GNV EN DÉVELOPPEMENT SUR LE TERRITOIRE, EN LIEN AVEC GEG ET TOTAL

1 borne de recharge GNV

+ 3 bornes en projet

Dans la métropole, une station de Gaz Électricité de Grenoble (GEG) distribue du Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) pour les voitures et véhicules utilitaires légers au 49 rue Félix Esclançon à Grenoble (station de recharge hydrogène également). Trois autres stations sont également en projet à Voreppe, Saint-Égrève et à la Tronche pour tous les véhicules (voitures, VUL, PL).

161 BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

41 bornes de recharge opérationnelles

27 stations de recharge électriques issues de l'expérimentation Cité Lib By Ha:mo, soit 161 bornes, sont installées dans la métropole. Courant 2018, le redéploiement et l'ouverture de ces bornes seront progressivement réalisés.

DEUX CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINE DANS LA MÉTROPOLE

Afin de limiter le nombre de livraisons vers le centre-ville de Grenoble et d'agir sur la fluidité de la circulation et la qualité de l'air, deux centres de distribution urbaine (CDU), complémentaires l'un de l'autre, sont en développement. Ils permettent de réceptionner les marchandises provenant de différents transporteurs, de les regrouper par destinataire, puis de les livrer en utilisant des véhicules mieux adaptés à l'environnement urbain et plus écoresponsable (au Gaz Naturel pour Véhicules ou électriques, vélos-cargo...). Les deux CDU proposeront à terme différents services, comme de récupérer des marchandises chez des commerçants pour les livrer au domicile de leurs clients.

UN CDU POUR LA FILIÈRE FRAIS PILOTÉ PAR LE MARCHÉ D'INTÉRÊT NATIONAL

Le premier CDU a été lancé sous forme d'expérimentation depuis février 2016 par le MIN (Marché d'Intérêt National), avec le soutien de Grenoble-Alpes Métropole. Ce CDU concerne les produits alimentaires et permet de mutualiser les livraisons de marchandises à destination des restaurateurs et traiteurs.



EVOL : UNE DÉMARCHE DE CDU INNOVANTE INITIÉE PAR LA COLLECTIVITÉ MAIS ENTIÈREMENT PORTÉE PAR LE SECTEUR PRIVÉ

Le second CDU, plus généraliste, a fait l'objet d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé par Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC. Une procédure innovante qui permet de s'appuyer sur les initiatives des professionnels du transport pour la création et la mise en œuvre de ce CDU. Le consortium EVOL (Espaces de Valorisation et d'Optimisation Logistiques), piloté par le Groupe La Poste, a été retenu pour conduire ce projet. La société a été créée en août 2017 en associant des partenaires dont la Caisse des Dépôts Consignations, Les Mousquetaires, Engie, GNV Alpes Grenoble, Multitransports, la FNTR et Vélocité services. Des services de livraison mutualisée, de logistique inverse et de stockage déporté sont proposés aux entreprises depuis le site de Fontaine.

DE GRANDS ENJEUX AUTOUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE :

■ Santé :

Participer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction du bruit en optimisant les tournées et en s'équipant de véhicules moins polluants ;

■ Dynamisme économique :

Favoriser l'efficacité du système transport logistique au service de la performance de l'économie grenobloise ;

■ Aménagement :

Dans un contexte de foncier rare et de congestion, l'optimisation de l'implantation des activités logistiques et des flux est essentielle.

QUELQUES CHIFFRES

101,3 MILLIARDS D'EUROS

Coût estimé de la pollution de l'air pour la France selon une commission d'enquête sénatoriale

3 HABITANTS SUR 4

fortement exposés à la pollution dans la métropole grenobloise

3 À 7 % DES DÉCÈS

liés à la pollution atmosphérique soit

114 DÉCÈS

par an environ, survenant dans le bassin grenoblois

9 FOIS +

que le nombre de décès lié à l'accidentologie routière

Les transports de marchandises émettent :

36 % DES PARTICULES FINES (PM₁₀)

47 % DES OXYDES D'AZOTE (NO_x)

de l'ensemble des émissions de polluants liées aux transports dans la métropole grenobloise

3 500 POIDS LOURDS

circulent chaque jour depuis ou vers la métropole grenobloise

10 000 EMPLOIS

liés aux métiers de la logistique

37 000 OPÉRATIONS DE LIVRAISON

ont lieu chaque jour, dans les plus grandes communes de la métropole