

Nombre de  
membres en  
exercice

**95**

Présents et  
représentés

**85**

## **EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND ANNECY**

### **SEANCE du 25 AVRIL 2024**

L'an deux mille vingt-quatre  
Le vingt cinq du mois de avril à dix-huit heures

Le CONSEIL COMMUNAUTAIRE du Grand Annecy, dûment convoqué en séance officielle le dix huit avril deux mille vingt-quatre, s'est réuni au Centre des congrès - Salle de l'Europe à Annecy en séance Ordinaire sous la présidence de Frédérique LARDET, Présidente.

#### Délibération

Date de mise  
en ligne

30 AVR. 2024

Déposée en  
Préfecture le

29 AVR. 2024

#### Etaient présents

Jean-Pascal ALBRAN, Etienne ANDRÉYS, Jacques ARCHINARD, Gilles ARDIN, François ASTORG, Michel BEAL, Nicole BLOC, Franck BOGEY, Cécile BOLY, Stéphane BOUCLIER, Corinne BOULAND, Catherine BOUVIER, Christian BOVIER, Vanessa BRUNO, Pierre BRUYERE, Lola CECCHINEL, Josette CHARVIER, Henri CHAUMONTET, Martine COUTAZ, Roland DAVIET, Jean-François DEGENNE, Noëlle DELORME, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, David DUBOSSON, Fabienne DULIEGE, Gilles FRANÇOIS, Fabien GERY, Anthony GRANGER, Fabienne GREBERT, Ségolène GUICHARD, Charlotte JULIEN, Marion LAFARIE, Frédérique LARDET, François LAVIGNE-DELVILLE, Christiane LAYDEVANT, Patrick LECONTE, Claire LEPAN, Karine LEROY, Bruno LYONNAZ, Benjamin MARIAS, Viviane MARLE, Jean-Claude MARTIN, Christian MARTINOD, Pierre-Louis MASSEIN, Antoine de MENTHON, Catherine MERCIER-GUYON, Thomas MESZAROS, Aurélien MODURIER, Philippe MORIN, Alexandre MULATIER-GACHET, Xavier OSTERNAUD, Gérard PASTOR, Tony PESSEY, Christophe PONCET, Agnès PRIEUR-DREVON, Jean-Luc RIGAUT, Marc ROLLIN, Christian ROPHILLE, Didier SARDA, Yannis SAUTY, Nora SEGAUD-LABIDI, Bénédicte SERRATE, Jean-Louis TOÉ, Olivier TRIMBUR, Gilles VIVIAN

#### Avaient donné procuration

Frédérique BANGUÉ à Corinne BOULAND, Isabelle BASTID à Henri CHAUMONTET, Alexandra BEAUJARD à Bénédicte SERRATE, Patrick BOSSON à Catherine BOUVIER, Karine BUI-XUAN-PICCHEDDA à Marion LAFARIE, Odile CERIATI-MAURIS à Patrick LECONTE, Samuel DIXNEUF à Alexandre MULATIER-GACHET, Denis DUPERTHUY à Claire LEPAN, Elisabeth EMONET à Gérard PASTOR, Chantale FARMER à Yannis SAUTY, Aurélie GUEDRON à Charlotte JULIEN, Elisabeth LASSALLE à Nicole BLOC, Patricia MERMOZ à Gilles ARDIN, Magali MUGNIER à Jean-Louis TOÉ, Laure ODORICO à Stéphane BOUCLIER, Raymond PELLICIER à Pierre BRUYERE, Eric PEUGNIEZ à Pierre-Louis MASSEIN, Monique PIMONOW à Jean-Pascal ALBRAN, Guillaume TATU à Viviane MARLE

#### Etaient excusé(e)s

Christian ANSELME, Olivier BARRY, Marie BERTRAND, Bilel BOUCHETIBAT, Sandrine DALL'AGLIO, Jean-François GIMBERT, Frédérique KHAMMAR, Michel MUGNIER-POLLET, Marie-Luce PERDRIX, Christian PETIT

Alexandre MULATIER-GACHET est désigné(e) en qualité de Secrétaire de séance

## OBJET

### **ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ - PROJET D'ARRÊTÉ ET LANCEMENT DE LA CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE**

*Marc ROLLIN, rapporteur*

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2213-4-1, L.2213-4-2, et L.5211-9-2 ; et ses articles R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2, D.2213-1-0-3, D.2213-1-0-4, D.2213-1-0-5 ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la route ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route ;

Vu l'arrêté en date du 22 décembre 2021 établissant la liste des agglomérations de plus de 150 000 habitants ;

Vu la délibération n° DEL-2021-162 du 24 juin 2021 portant approbation du Plan Climat Air Energie territorial de la Communauté d'agglomération du Grand Annecy ;

Vu la délibération n° DEL-2022-139 du 30 juin 2022 portant approbation du Plan de mobilité 2030 de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy ;

Considérant que le trafic routier représente 69 % des émissions de dioxyde d'azote sur le territoire du Grand Annecy, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne Rhône-Alpes ;

Considérant que l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa version issue de la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, impose à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants de créer une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) avant le 31 décembre 2024 ;

Considérant le classement par l'Etat du Grand Annecy en territoire de vigilance pour une ZFE-m.

La mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) est programmée dans l'action 35 du pacte pour le Climat. Elle est imposée par la loi Climat et Résilience. Elle doit être mise en œuvre d'ici le 31 décembre 2024 et couvrir à minima 50 % de la population de l'agglomération.

La ZFE-m est déployée dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de santé publique. En effet, d'après ATMO Aura, le trafic routier est à l'origine de 69 % des émissions d'oxydes d'azote sur notre territoire. En 2018, Santé Publique France a chiffré que ces oxydes d'azote étaient la cause de 53 décès prématurés par an sur le territoire du Grand Annecy.

Au travers du projet de ZFE-m, la réduction de la circulation des véhicules les plus polluants doit donc permettre une réduction des émissions d'oxydes d'azote.

L'objectif porté par le Grand Annecy via le projet de ZFE-m est de tendre progressivement vers l'atteinte des valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de qualité de l'air, dont la retranscription est prévue dans une directive européenne en cours de préparation. Ces valeurs à terme correspondent à une division par quatre des seuils réglementaires actuels.

En 2023, des études techniques portant sur différents scénarios de ZFE-m ont été menées (modélisation trafic et impact sur les émissions de polluants) et ont été présentées aux membres du Comité de pilotage. Un scénario a été retenu pour être proposé dans le cadre de la concertation volontaire suivante.

- L'espace citoyens a été saisi début 2023 par le Grand Annecy et a travaillé durant toute l'année 2023 sur la notion d'équité sociale au travers du projet de ZFE-m ;
- Entre octobre et décembre 2023, la concertation a été menée auprès des acteurs économiques et enseignes de la grande distribution du territoire par le biais de quatre rencontres ;
- Entre début et mi-décembre, des réunions d'échange ont été proposées aux élus du territoire et des territoires voisins, ainsi qu'aux acteurs associatifs ;
- Une concertation auprès du grand public a été menée entre le 14 décembre 2023 et le 16 février 2024, sous la forme d'une réunion publique de lancement, de sept cafés ZFE-m dans différents lieux du territoire, de deux ateliers participatifs et d'un questionnaire en ligne sur la plateforme « Je participe » du Grand Annecy.

Cette concertation a permis de mobiliser 3 110 participants, dont 2 640 répondants au questionnaire en ligne. Un bilan détaillé de la concertation est proposé en annexe à la présente délibération.

Sur la base des retours de cette concertation, le comité de pilotage du 7 mars 2024 a arbitré sur les éléments suivants : périmètre de la ZFE-m, véhicules concernés, calendrier de restrictions, temporalité et dérogations. Le projet d'arrêté ZFE-m présenté en annexe de la présente délibération détaille ces éléments.

Le périmètre proposé comprend une grande partie de la commune d'Annecy et la zone de l'aéroport sur la commune d'Epagny Metz-Tessy. Ce périmètre couvre plus de 50 % de la population de l'agglomération. En raison des contraintes géographiques de notre territoire, des itinéraires de transit sont prévus pour permettre aux véhicules faisant l'objet de restrictions de circulation de poursuivre leur itinéraire ou de rejoindre un parking-relais pour s'y stationner et terminer leur trajet au sein du périmètre de la ZFE-m par un autre mode de déplacement (transport en commun, vélo, autopartage, ...).

Les véhicules concernés par la ZFE-m sont les véhicules légers, les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds et les deux-roues motorisés.

Le calendrier de déploiement de la ZFE prévoit la restriction aux véhicules non classés au 31 décembre 2024 (environ 1 000 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy concernés), aux véhicules Crit'Air 5 au 1<sup>er</sup> janvier 2028, aux véhicules Crit'Air 4 au 1<sup>er</sup> janvier 2029, et enfin des véhicules Crit'Air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2030 (environ 7 000 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy à cette date). En 2022, 160.000 véhicules étaient immatriculés sur le territoire du Grand Annecy. L'échéance finale proposée est en cohérence avec les prévisions de mise en service des premières branches du projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi).

La ZFE-m sera mise en œuvre de manière permanente, 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Cela permettra les opérations de contrôle en circulation et en stationnement qui seront réalisées par les agents de police municipale et les agents de surveillance de la voie publique.

En plus des exemptions nationales, des dérogations locales seront mises en place pour les situations suivantes : pass petit rouleur pour les véhicules circulant moins de 2 000 kilomètres par an, véhicules de collection d'avant 1960, rendez-vous médicaux, véhicules des associations, convois exceptionnels, véhicules utilitaires et poids-lourds spécifiques (sur la base de mentions sur le certificat d'immatriculation), véhicule automoteurs spécialisés, véhicules des commerçants non sédentaires, véhicules des producteurs locaux alimentaires, organisateurs de certains événements du territoire, entreprises justifiant de l'achat d'un véhicule avec des délais de livraison longs.

ATMO Aura estime que ce scénario aura pour effet de diminuer de 17 % les émissions d'oxydes d'azote et de faire passer 13 500 habitants supplémentaires en 2030 sous le seuil recommandé par l'OMS pour les oxydes d'azote (10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) par rapport à un scénario tendanciel sans ZFE-m. Les gains les plus importants en matière de réduction de l'exposition concernent les riverains des principaux axes routiers y compris sur les itinéraires de transit mis en place.

Conformément aux attendus réglementaires, une consultation du public et des personnes publiques associées sera réalisée en mai-juin 2024, sur la base du projet d'arrêté et du dossier réglementaire présentés en annexe.

L'adoption définitive de l'arrêté ZFE-m est prévue en septembre 2024, à l'issue de la prise en compte des contributions reçues. S'en suivra une large campagne de communication qui accompagnera l'entrée en vigueur de la ZFE-m au 31 décembre 2024.

La signalétique sera installée sur l'ensemble des points d'entrée et sortie de la ZFE-m. Des mesures d'accompagnement sont en cours de conception, avec la mise en place de conseils en mobilité pour le grand public et les professionnels, ainsi qu'une aide ciblée au renouvellement de véhicules sous condition de ressource et en l'absence de solution alternative de mobilité satisfaisante.

#### **LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DECIDE :**

- d'approuver le projet d'arrêté ZFE-m présenté en annexe à la présente délibération ;
- d'approuver le lancement de la consultation règlementaire qui s'étendra du 13 mai au 28 juin 2024 ;
- d'autoriser la sollicitation du Fonds vert 2024 pour le déploiement de la signalétique ZFE-m et la mise en œuvre de dispositifs de conseils en mobilité ;
- d'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

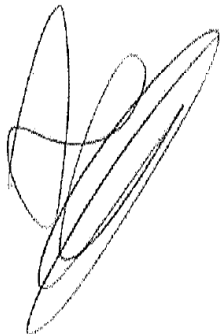
#### **LA DÉLIBÉRATION A ÉTÉ ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ**

Voix POUR : 82

ABSTENTION(S) : 3 (Denis DUPERTHUY, Christiane LAYDEVANT, Claire LEPAN)



Le Secrétaire de séance,



Alexandre MULATIER-GACHET

Pour extrait conforme  
Pour la Présidente et par délégation,  
Le Directeur Général Adjoint,



Jean-Christophe BORTOLATO.

## Projet d'Arrêté

**Objet : Création d'une Zone à Faibles Emissions mobilité sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy**

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2213-4-1, L.2213-4-2, et L.5211-9-2 ; et ses articles R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2, D.2213-1-0-3, D.2213-1-0-4, D.2213-1-0-5 ;

Vu le code de la route et notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1 ;

Vu le code de l'action sociale et des familles et notamment son article L.241-3 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8-2 et L.229-26 ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation ;

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air et transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu le décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte ;

Vu le décret n°2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air ;

Vu le décret n°2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique ;

Vu le décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150.000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté en date du 22 décembre 2021 établissant la liste des agglomérations de plus de 150.000 habitants ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

Vu l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 12 décembre 2018 relatif à la modification de la signalisation routière ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée ;

Vu la délibération DEL-2021-162 du 24 juin 2021 portant approbation du Plan Climat Air Energie territorial de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy ;

Vu la délibération DEL-2022-139 du 30 juin 2022 portant approbation du Plan de mobilité 2030 de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy ;

Vu la délibération de la Communauté d'agglomération du Grand Annecy en date du ..... ;

**Considérant** que le trafic routier représente 69% des émissions de dioxyde d'azote sur le territoire du Grand Annecy, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne Rhône-Alpes ;

**Considérant** l'article L.2213-4-1 du CGCT, dans sa version issue de la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, impose à l'ensemble des agglomérations de plus de 150.000 habitants de créer une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 ;

**Considérant** que l'arrêté du 22 décembre 2021, qui liste les agglomérations de plus de 150.000 habitants, prévoit que l'agglomération d'Annecy au sens de l'INSEE, composée des communes d'Annecy, Argonay, La Balme-de-Sillingy, Chavanod, Chevaline, Doussard, Duingt, Epagny, Metz-Tessy, Lathuile, Lovagny, Poisys, Saint-Jorioz, Sevrier, Sillingy, fait partie des agglomérations de plus de 150.000 habitants assujetties à l'obligation de créer une ZFE-m ;

**Considérant** que l'obligation de créer une ZFE-m est satisfaite lorsque le Président de l'EPCI à fiscalité propre qui compte la population la plus importante au sein de l'agglomération instaure une ZFE-m couvrant au moins la moitié de sa population située au sein de l'agglomération ; qu'il incombe en conséquence à la Présidente de la Communauté d'agglomération du Grand Annecy d'instaurer une ZFE-m couvrant au moins la moitié de la population de la Communauté d'agglomération;

**Considérant** la nécessité de mettre en place des restrictions de circulation permanentes afin de garantir l'efficacité du dispositif et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;

**Considérant** la nécessité d'adopter une mise en place graduée des restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy vers des catégories de véhicules moins polluantes ;

## **ARRETE**

### **ARTICLE 1 - Durée de la ZFE-m**

Une Zone à Faible Emission – mobilité (ZFE-m) au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est créée sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy pour une durée de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

### **ARTICLE 2 - Périmètre géographique**

La ZFE-m comprend :

- l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique située à l'intérieur du périmètre délimité à l'annexe 1 du présent arrêté;
- à l'exception des voies et sections de voies figurant à l'annexe 2 du présent arrêté.

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière.

### **ARTICLE 3 - Catégories de véhicules concernés de catégorie M1) ;**

- Les deux-roues, tricycles et quadricycles à moteur (véhicules de catégorie L1e L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ou L7e) ;
- Les voitures (véhicules de catégorie M1) ;
- Les véhicules utilitaires légers (véhicules de catégorie N1) ;
- Les poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R.311-1 du Code de la route) ;
- Les autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R.311-1 du Code de la route).

Les restrictions ne s'appliquent pas aux véhicules suivants :

- Les véhicules automoteurs spécialisés, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules portant la mention « VASP » (Véhicule Automoteur Spécialement aménagé) ou VTSU (Véhicule transformé en sortie d'usine) sur le certificat d'immatriculation ;
- Les camionnettes et camions portant les mentions spécifiques suivantes sur la carte grise :
  - BETON (CAM BETON / CTTE BETON) ;
  - PTE ENG (CAM PTE ENG / CTTE PTE ENGIN) ;
  - BENNE (CAM BENNE / CAM BETON) ;
  - BEN AMO (CAM BEN AMO / CTTE BEN AMO) ;
  - FOREST (CAM FOREST / CTTE FOREST) ;
  - CIT (CAM CIT / CTTE CIT) ;
  - CIT EAU (CAM CIT EAU / CTTE CIT EAU) ;
  - BETAİL (CAM BETAİL / CTTE BETAİL).

## **ARTICLE 4 – Calendrier de restrictions**

Afin de circuler et de stationner au sein de la zone à faibles émissions instaurée dans le périmètre visé à l'article 2, le certificat de qualité de l'air Crit'air doit obligatoirement être affiché sur les véhicules visés à l'article 3, même s'ils bénéficient d'exemptions ou de dérogations visées à l'article 7 du présent arrêté, dans les conditions prévues à l'article 8.

Ce certificat peut être obtenu sur le site officiel de délivrance des vignettes Crit'Air.

Chaque catégorie de véhicule fait l'objet d'un phasage d'interdiction distinct, chaque interdiction s'ajoutant aux précédentes.

A compter du **31 décembre 2024**, la circulation et le stationnement sont interdits, au sein du périmètre de la ZFE-m, en permanence, **pour les véhicules non classés**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2010 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

A compter du **1<sup>er</sup> janvier 2028**, la circulation et le stationnement sont interdits, au sein du périmètre de la ZFE-m, en permanence, **pour les véhicules classés Crit'air 5**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2010 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

A compter du **1<sup>er</sup> janvier 2029**, la circulation et le stationnement sont interdits, au sein du périmètre de la ZFE-m, en permanence, **pour les véhicules classés Crit'air 4**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2010 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

A compter du **1<sup>er</sup> janvier 2030**, la circulation et le stationnement sont interdits, au sein du périmètre de la ZFE-m, en permanence, **pour les véhicules classés Crit'air 3**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2010 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

## **ARTICLE 5 - Jours et heures d'application**

Les restrictions de circulation s'appliquent tous les jours, vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

## **ARTICLE 6 - Exemptions nationales**

Les restrictions édictées au sein de la zone à faibles émissions ne s'appliquent pas aux véhicules pour lesquels l'accès à la zone à faibles émissions ne peut être interdit, et qui sont listés à l'article R.2213-1-0-1 du Code général des collectivités territoriales.

A la date d'adoption du présent arrêté, ces véhicules sont :

1. les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R.311-1 du code de la route correspondant aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage.

Les véhicules d'intérêt général prioritaires sont les véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, des services d'incendie et de secours et des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile, d'intervention des services de déminage de l'Etat, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affectés exclusivement à l'intervention de ces unités, et du Ministère de la Justice affectés au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;

Les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage sont les ambulances de transport sanitaire, les véhicules de premiers secours à personnes des associations agréées de sécurité civile, les véhicules d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société Nationale des Chemins de Fer français, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, d'engins de service hivernal.

2. les véhicules du Ministère de la Défense ;
3. les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L.241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
4. les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement.
5. les véhicules de transport en commun, au sens de l'article R.311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphérique, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Cette liste est donnée à titre indicatif et sera automatiquement adaptée en fonction des évolutions nationales des exemptions décidées par voie législative ou réglementaire.

## **ARTICLE 7 - Dérogations locales**

Conformément aux articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du Code général des collectivités territoriales, des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées, par la Présidente de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans, renouvelable, selon les modalités

définies à l'article 8 du présent arrêté pour les véhicules suivants et les usages qui y sont attachés :

### **Pour des raisons économiques**

#### Pour les professionnels :

1. Aux véhicules utilisés par les organisateurs, leurs partenaires et prestataires dans le cadre d'évènements ou de manifestations de voie publique, de type festif, économique, ou culturel, dont le transport d'animaux vivants, pour se rendre à ces évènements et manifestations, *afin de ne pas limiter l'organisation d'évènements* ;
2. Aux véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par l'autorité compétente, et aux véhicules des producteurs de denrées alimentaires venant livrer leur production ou approvisionner les marchés à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m, *afin de ne pas limiter le commerce local de denrées alimentaires nécessitant des véhicules adaptés* ;
3. Aux véhicules utilitaires et camions affectés à la distribution des denrées en circuit court dont la production et la distribution s'effectuent localement et munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, *afin de ne pas limiter le commerce local de denrées alimentaires et d'encourager l'alimentation responsable* ;
4. Aux véhicules professionnels dont le remplacement est prévu par un véhicule autorisé dans la ZFE-m, dont l'acquisition (achat ou location longue durée) a été effectué et une date prévisionnelle de livraison est annoncée sur le bon de commande, *afin de prendre en compte les délais de fabrication ou de mise à disposition des véhicules adaptés et la démarche engagée par l'utilisateur du véhicule* ;

### **Pour des raisons sociales**

#### Pour les professionnels :

5. Aux véhicules affectés aux associations de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, au sens de l'article L.725-3 du Code de la sécurité intérieure, aux véhicules des associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général, ainsi qu'aux véhicules des associations et entreprises disposant de l'agrément Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (ESUS), *afin de garantir l'action de ces structures* ;

#### Pour les particuliers :

6. Aux véhicules utilisés dans le cadre d'accès aux services médicaux par des personnes justifiant d'une affection de longue durée, ou pour les déplacements à un rendez-vous médical dûment justifié, *afin de garantir l'accès aux soins* ;
7. Aux véhicules immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1960, dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », *afin de faciliter la préservation du patrimoine roulant* ;

### **Pour des raisons techniques**

#### Pour les professionnels :

8. Aux convois exceptionnels au départ ou à destination du périmètre de la ZFE-m au sens de l'article R.433-1 du Code de la route, munis d'une autorisation préfectorale, *afin de prendre en compte les besoins et modalités spécifiques pour ces convois* ;

Pour les professionnels et pour les particuliers :

9. Aux véhicules dont le propriétaire peut justifier d'une utilisation du véhicule inférieure à 2 000 km / an, *afin de limiter l'impact environnemental de production d'un nouveau véhicule de remplacement dans le cas de véhicules présentant une utilisation très ponctuelle.*

**ARTICLE 8 - Procédures de délivrance des dérogations individuelles et conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles**

Les demandes de dérogations individuelles visées à l'article 7, accompagnées du formulaire de demande disponible sur le site Internet du Grand Annecy et des pièces justificatives, sont à adresser :

soit par voie dématérialisée à l'adresse [zfe@grandannecy.fr](mailto:zfe@grandannecy.fr) ;

soit par courrier à l'adresse suivante : Madame la Présidente du Grand Annecy, 46 avenue des Îles, BP 90270, 74007 Annecy Cedex

Les demandes de dérogations individuelles donnent lieu à un enregistrement préalable du véhicule par mail au moins 5 jours avant le commencement de la dérogation sollicitée, et par courrier au moins 15 jours avant le commencement de la dérogation sollicitée.

Outre une demande motivée, les justificatifs à produire à l'appui de la demande sont les suivants :

Catégorie de dérogation	Justificatifs
1. Véhicules utilisés par les organisateurs, leurs partenaires et prestataires dans le cadre d'évènements ou de manifestations de voie publique, de type festif, sportif, économique, ou culturel, dont le transport d'animaux vivants, pour se rendre à ces évènements et manifestations	Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné Autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public.
2. Véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par l'autorité compétente, et véhicules des producteurs de denrées alimentaires venant livrer leur production ou approvisionner les marchés à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m	Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné - Pour les commerçants non sédentaires : carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou autorisation valide. - Pour les producteurs de denrées alimentaires : attestation d'affiliation à la MSA



<p>3. Véhicules utilitaires et camions affectés à la distribution des denrées en circuit court dont la production et la distribution s'effectuent localement, c'est-à-dire à une distance maximale de 30 km du centre-ville d'Annecy, et munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné</p> <p>Attestation d'affiliation à la MSA</p> <p>Justificatif du lieu du siège social devant se situer dans un rayon de 30 km du centre-ville d'Annecy</p>
<p>4. Véhicules professionnels dont le remplacement est prévu par un véhicule autorisé dans la ZFE-m, dont l'acquisition (achat ou location longue durée) a été effectué et une date prévisionnelle de livraison est annoncée sur le bon de commande</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné</p> <p>Bon de commande signé au nom du titulaire de l'ancien véhicule datant de moins de 18 mois, pour un véhicule autorisé à circuler précisant la date de livraison, la dérogation prenant fin à la date de livraison du nouveau véhicule. Un bon de commande mis à jour de moins de 6 mois sera demandé en cas de demande de prolongation.</p>
<p>5. Véhicules immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1960, dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule</p>
<p>6. Véhicules affectés aux associations de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, au sens de l'article L.725-3 du Code de la sécurité intérieure, véhicules des associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général, et véhicules des associations et entreprises disposant de l'agrément Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (« ESUS »)</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné au nom de l'association</p> <p>Attestation d'activité</p>
<p>7. Véhicules utilisés dans le cadre d'accès aux services médicaux par des personnes justifiant d'une affection de longue durée, ou pour les déplacements à un rendez-vous médical dûment justifié</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné</p> <p>Attestation médicale faisant état d'une affection longue durée rendant nécessaire un déplacement au sein de la ZFE-m</p> <p>Ou document circonstancié attestant du rendez-vous justifiant le déplacement</p>
<p>8. Convois exceptionnels au départ ou à destination du périmètre de la ZFE-m au sens de l'article R.433-1 du Code de la route, munis d'une autorisation préfectorale</p>	<p>Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné</p> <p>Autorisation préfectorale</p>

9. Véhicules dont le propriétaire peut justifier d'une utilisation du véhicule inférieure à 2 000 km / an	Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné Copie des deux derniers contrôles techniques démontrant une utilisation inférieure à 2 000 km par an
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Les décisions d'octroi ou de refus de dérogation individuelle sont instruites et notifiées aux demandeurs par voie postale ou, lorsqu'elles ont été sollicitées par voie dématérialisée, par voie électronique.

L'octroi d'une dérogation donne lieu à la délivrance d'une attestation de dérogation précisant, le cas échéant, les conditions de validité de la dérogation ainsi que sa durée de validité.

L'attestation de dérogation est affichée de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pour lequel la dérogation a été obtenue, ou, pour les véhicules sans pare-brise, à tout autre endroit directement visible pour les agents chargés des contrôles. Tout autre document accompagnant la demande de dérogation, visé aux articles 7 et 8, devra ensuite pouvoir être présenté en cas de contrôle.

V. Lorsque les conditions justifiant la dérogation ne sont plus remplies, le bénéficiaire en informe sans délai la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy.

- soit par voie dématérialisée à l'adresse [zfe@grandannecy.fr](mailto:zfe@grandannecy.fr) ;
- soit par courrier à l'adresse suivante : Grand Annecy, 46 avenue des Îles, BP 90270, 74007 Annecy Cedex

Conformément à l'article L.242-2 du Code des relations entre le public et l'administration, la Présidente de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy peut abroger la décision d'octroi d'une dérogation dès lors que les conditions présidant à son octroi ne sont plus réunies par le véhicule, après avoir préalablement invité son titulaire à faire valoir ses observations, dans un délai de 15 (Quinze) jours.

## **ARTICLE 9 - Contrôle**

Les conducteurs des véhicules entrant dans l'une des catégories dérogatoires listées à l'article 7 devront présenter en cas de contrôle le document justificatif de dérogation individuelle temporaire mentionnée au point IV de l'article 8 du présent arrêté en cas de circulation ou de stationnement à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m.

## **ARTICLE 10 - Constat des infractions**

La méconnaissance des restrictions de circulation et de stationnement au sein du périmètre de la ZFE-m, ainsi que la circulation ou le stationnement sans certificat de qualité de l'air Crit'air des véhicules visés à l'article 3, sont punies par les contraventions de troisième ou de quatrième classe suivant les cas prévus à l'article R.411-19-1 du Code de la route.

Ces infractions seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents habilités sur le territoire de la ZFE-m, notamment les policiers municipaux et les agents de surveillance de la voirie publique, et réprimées selon la réglementation en vigueur.

Ces infractions peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule conformément à l'article L.325-1 du Code de la route.

**ARTICLE 11 - Publicité et respect de l'arrêté**

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy et télétransmis en Préfecture de Haute-Savoie. Il sera également affiché au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy, conformément à la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 12 - Entrée en vigueur de l'arrêté**

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, avec la mise en place de la signalisation réglementaire destinée à les porter à la connaissance des usagers.

**ARTICLE 13 - Recours ou contestation de l'arrêté**

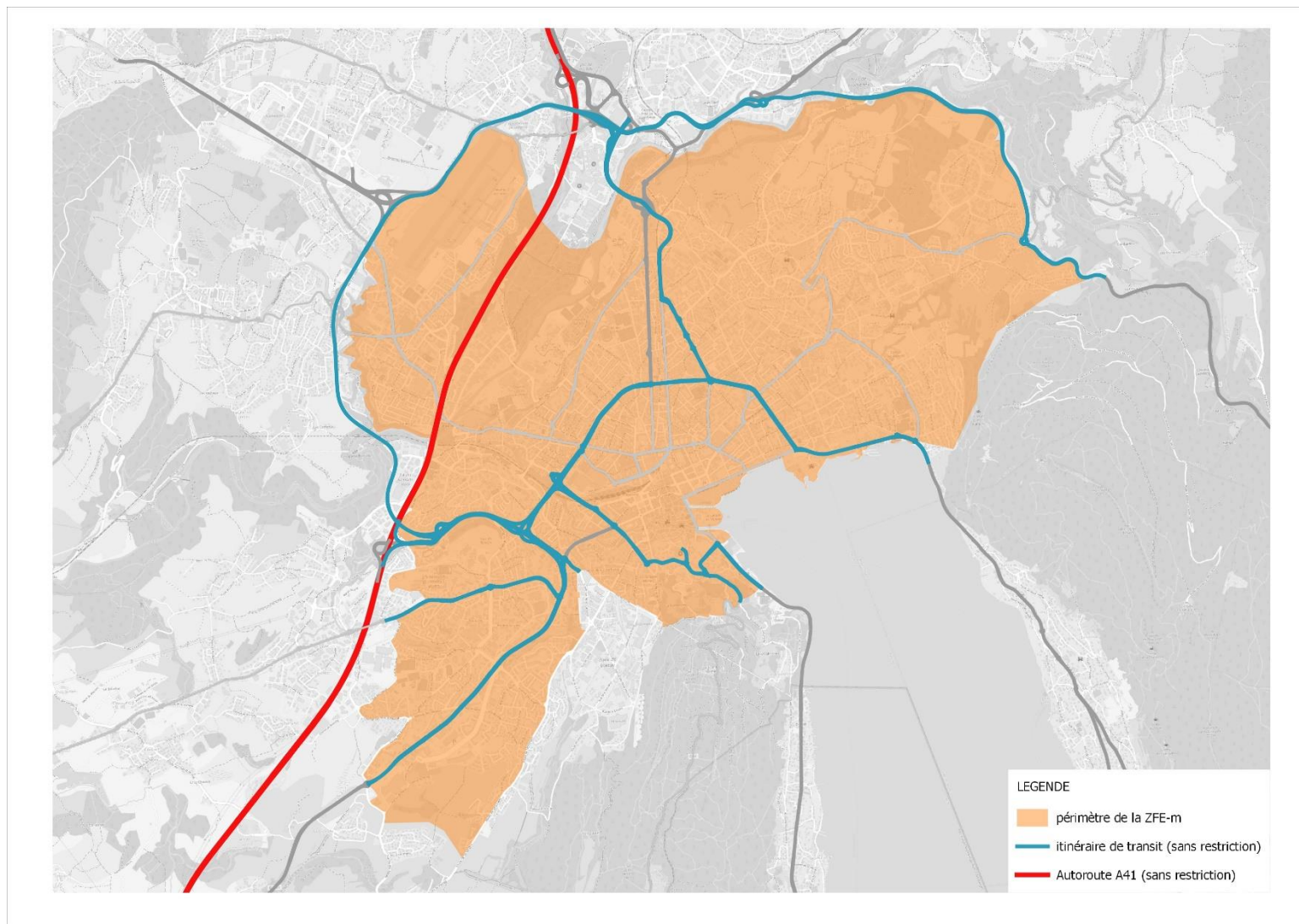
Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Grenoble, sis 2, Place de Verdun, Boite Postale 1135, 38022 GRENOBLE CEDEX, ou par voie dématérialisée sur [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr), dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé par écrit auprès de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy, ayant pour effet de proroger le délai de recours contentieux.

**ARTICLE 14 - Exécution de l'arrêté**

La Présidente de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy, le Maire de la commune d'Annecy, le Maire de la Commune d'Epagny-Metz-Tessy, le Président du Conseil Départemental de la Haute-Savoie, le Directeur de la Police Municipale d'Annecy, le Directeur Général des Services de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy, et tous les agents de la force publique sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté. Une copie du présent arrêté leur sera adressée.

## ANNEXE 1 – Périmètre de la ZFE-m de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy



**ANNEXE 2 – Liste des voies exclues du périmètre de la ZFE-m de la Communauté  
d'Agglomération du Grand Annecy**

Rue des Marquisats (du giratoire de l'avenue Tresum vers le Sud),  
Avenue de Trésum,  
Boulevard de la Corniche,  
Chemin de la Tour la Reine (du giratoire avec le boulevard de la Corniche jusqu'à la clinique générale),  
Avenue du Crêt du Maure,  
Avenue Lucien Boschetti (du giratoire avec l'avenue du Crêt du Maure vers le Nord),  
Avenue du Rhône,  
Avenue d'Aix-les-Bains,  
Route des Creuses,  
D3508,  
Boulevard Ouest,  
Boulevard de la Rocade,  
Avenue Gambetta,  
Avenue de France (depuis l'intersection avec l'avenue Gambetta jusqu'à l'intersection avec l'avenue d'Albigny),  
Avenue du Petit Port,  
Avenue de Chavoires,  
Avenue de la Plaine,  
Avenue de Brogny (entre l'intersection avec l'avenue de la Plaine et la rue Jacqueline Auriol, et son prolongement vers la RD1201),  
RD1201,  
Voie de Metz,  
Rue de la Croisée,  
Voie des Aravis (RD916),  
Route de Thônes (RD16),  
RD1203 faisant la jonction entre la RD3508 et la RD916.

EN 2025 SUR LE GRAND ANNECY  
**UNE ZONE À FAIBLES  
ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-m)**



Bilan de concertation volontaire

## Table des matières

### 1. PREAMBULE1

- 1.1 Un objectif : améliorer la qualité de l'air1
- 1.2 Le projet de ZFE-m du Grand Anncy2
- 1.3 Une concertation volontaire pour définir les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m5

### 2. LES MODALITES DE CONCERTATION6

- 2.1 Le travail de l'espace citoyen7
- 2.2 La concertation avec les acteurs socio-professionnels8
- 2.3 La concertation avec les associations11
- 2.4 La concertation avec les communes membres et territoires voisins12
- 2.5 La concertation volontaire grand public13

### 3. ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS26

- 3.1 Préambule sur la méthode d'analyse du bilan de concertation26
- 3.2 Avis sur le scénario27
- 3.3 Une forte demande d'accompagnement et de flexibilités39
- 3.4 Les sujets non-soumis à concertation50

### 4. CONCLUSION53

### 5. ANNEXES55

Annexe 1 : Contribution de l'espace citoyen55

Annexe 2 : Liste des acteurs socio-professionnels sollicités :55

Annexe 3 : Liste des associations invitées56

Annexe 4 : Liste des personnes publiques associées invitées57

Annexe 5 : Outils de communication déployés59

Annexe 6 : Structure du questionnaire soumis61



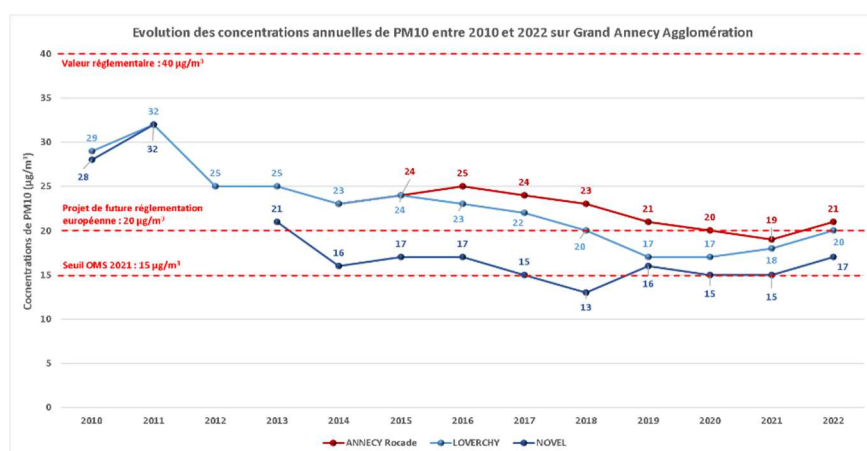


# 1. Préambule

## 1.1 Un objectif : améliorer la qualité de l'air

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique majeur. Santé Publique France estime en effet que 53 décès prématurés par an sur le Grand Anecy sont liés aux oxydes d'azote. A ceci s'ajoutent les effets d'une **exposition chronique à la pollution de l'air** : maladies respiratoires, cardiovasculaires... La mauvaise qualité de l'air a également un impact financier, estimé à 1 300 € par an et par habitant au niveau national<sup>1</sup>.

Sur le Grand Anecy, les données fournies par ATMO Aura<sup>2</sup> montrent une **amélioration continue de la qualité de l'air depuis 2010 pour plusieurs polluants** : oxydes d'azote, particules fines (PM 10 et PM 2,5) et composés organiques volatils. Seules les concentrations en ozone tendent à stagner sur ces dernières années.



Evolution des concentrations de particules fines de type PM10 sur les stations de mesure du Grand Anecy de 2010 à 2022

Le graphique ci-dessous montre les contributions de différentes activités sur les émissions des principaux polluants que sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM 10 et PM 2,5), les composés organiques volatils (COV), ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le **transport routier** représente le premier secteur à l'origine des oxydes d'azote, avec 69% des émissions totales du territoire. Il est également à l'origine d'environ 15% des émissions de particules fines et de près de la moitié des gaz à effet de serre.

<sup>1</sup> Commission d'enquête sénatoriale, 2015

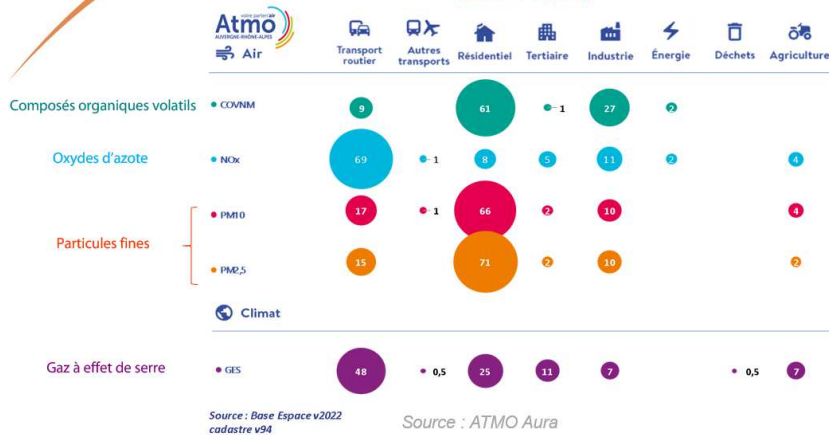
<sup>2</sup> ATMO Auvergne-Rhône-Alpes est l'expert de référence sur l'air en région Auvergne-Rhône-Alpes. Organisme d'intérêt général, il réunit l'ensemble des acteurs régionaux engagés dans la surveillance, la communication sur l'air et la mise en œuvre d'actions conduisant à son amélioration. ATMO Aura est agréé par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air dans la région.





## La qualité de l'air sur le Grand Anancy : quels enjeux ?

Contribution des différentes activités dans les émissions polluantes en % - Grand Anancy Agglomération (2019)



En réduisant la circulation des véhicules les plus polluants, l'enjeu de la ZFE est donc de réduire les émissions d'oxydes d'azote, avec pour objectif l'atteinte du seuil préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé d'une **concentration moyenne annuelle de 10 µg/m³ d'oxydes d'azote**.

## Pourquoi vouloir réduire la circulation des véhicules les plus polluants ?

Enjeu ZFE = réduire les émissions d'oxydes d'azote

Concentrations moyennes annuelles en NO<sub>2</sub> sur le Grand Anancy (en µg/m<sup>3</sup>)



## 1.2 Le projet de ZFE-m du Grand Anancy

### • Les objectifs de la ZFE-m

Une ZFE-m, Zone à faibles Émissions mobilité, est un **outil réglementaire** qui permet **d'interdire l'accès aux véhicules ne répondant pas à certains critères sur leurs émissions polluantes**. Les modalités de mise en œuvre (périmètre, temporalités, véhicules concernés, ...) sont définies par chaque territoire.



## • Le contexte du projet de ZFE-m

Adoptée en 2021, la **loi Climat et Résilience** prévoit la mise en place obligatoire de ZFE-m dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, dont fait partie le Grand Anney. Classé **territoire de vigilance** par l'Etat car respectant les valeurs réglementaires actuelles en matière de qualité de l'air, le Grand Anney a l'obligation de mettre en place une Zone à faibles émissions-mobilité d'ici le **1er janvier 2025** en restreignant dans un premier temps l'accès aux véhicules non classés.

En interdisant progressivement la circulation aux véhicules les plus polluants, la ZFE-m va accélérer le **report vers d'autres types de mobilité et le renouvellement du parc automobile**.

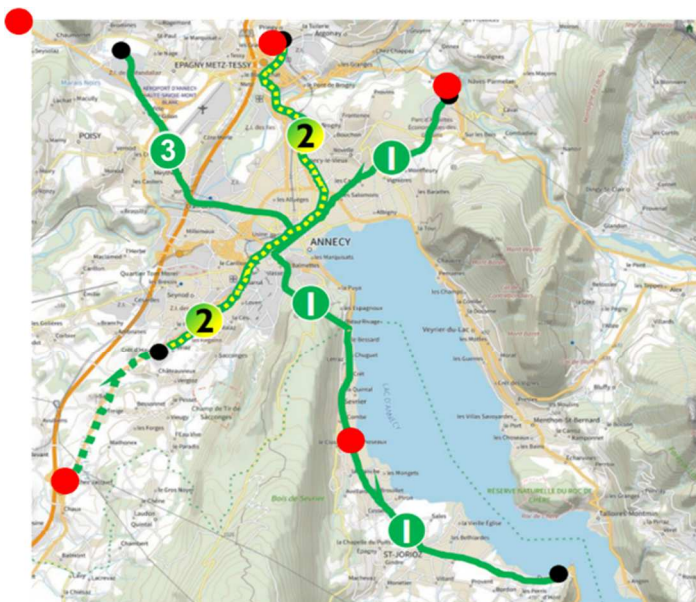
## • Les projets de développement de mobilités alternatives

Pour répondre aux besoins de mobilité des habitants du territoire, le Grand Anney prévoit le développement de plusieurs infrastructures et réseaux, parmi lesquels :

- Le **projet de Transport Collectif en Site Propre intégral (TCSPI)** ;
- Les **pôles d'échanges multimodaux (PEM)** ;
- Le **schéma directeur cyclable** ;
- La **logistique urbaine durable**.



Réseau schéma directeur cyclable du Grand Anney



Cartographie des tracés du TCSPI et PEM court terme sur le Grand Anney



## • Le scénario soumis à la concertation

Plusieurs scénarios ont été étudiés et soumis aux acteurs économiques du territoire à l'automne 2023, avec différentes options d'itinéraires de transit et de véhicules concernés à horizon 2030.

À la suite de ce travail préalable, le scénario suivant a été choisi pour être soumis à la concertation avec le grand public :

### Le périmètre

Les prescriptions légales précisent qu'une ZFE-m doit inclure plus de **50% de la population du territoire**, c'est-à-dire 107 500 habitants pour le Grand Anancy.

Après étude de plusieurs scénarios, le périmètre proposé inclut le territoire **à l'intérieur de la grande rocade (RD 3508) et la partie urbaine sud d'Anancy**. Le transit sera possible au sein de la ZFE-m pour tous les véhicules sur les itinéraires prévus à cet effet. Ce périmètre compte 116 700 habitants, et a été conçu dans un souci de cohérence par rapport au **réseau routier** et à **l'évolution prévue des solutions de déplacement alternatives** à la voiture.



### Le calendrier

Les restrictions de circulation au sein de la ZFE-m se feront de manière progressive :



**Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, tous les véhicules non classés** ne pourront plus circuler dans la ZFE-m (véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids-lourds et 2 roues motorisés). Cela concernera environ 1 000 véhicules immatriculés sur le Grand Anancy.

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, tous les véhicules classés Crit'Air 3, 4, 5 et non classés** ne pourront plus circuler dans la ZFE-m (véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids-lourds et 2 roues motorisés). Cela concernera environ 7 000 véhicules immatriculés sur le Grand Anancy (voitures diesel de plus de 19 ans et essence de plus de 24 ans). Le choix de l'échéance 2030 a été fait en lien avec la mise en œuvre du projet de **TCSPi (transport collectif en site propre intégral)** et le déploiement de **pôles d'échanges multimodaux**.

Entre ces deux dates, une **proposition de calendrier progressif de déploiement de la ZFE-m** est prévu, qui est soumis à la concertation. La proposition est d'interdire les véhicules Crit'Air 5 et non classés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2028, et les véhicules Crit'Air 4, 5 et non classés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2029.

D'après les modélisations d'ATMO Aura, ce scénario permettra de faire passer **13 000 habitants supplémentaires en-dessous des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)** en matière de qualité de l'air en 2030.



Pour donner suite à la **concertation volontaire organisée d'octobre à février 2024**, le Grand Ancecy définira le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement que la collectivité mettra en place pour garantir une justice sociale en permettant à chacun de disposer de solutions de mobilités adaptées. Un projet d'arrêté ZFE-m sera **soumis à consultation réglementaire en mai et juin 2024**.

### 1.3 Une concertation volontaire pour définir les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m

Le Grand Ancecy a souhaité mener une large concertation autour du projet de ZFE-m.

Celle-ci a démarré à l'automne 2023 et s'est structurée en 2 grandes phases :

- Des rencontres avec les **acteurs socio-professionnels, les associations, les élus du territoire et des territoires voisins** jusqu'à mi-décembre.
- Une **concertation publique** afin que chacun puisse s'exprimer sur le déploiement de la ZFE-m du Grand Ancecy.

Par ailleurs, **l'espace citoyen du Grand Ancecy** a travaillé tout au long de l'année 2023 sur le projet de ZFE-m.

L'ensemble de ces concertations ont été menées de manière totalement volontaire par le Grand Ancecy, en amont de la consultation imposée par la réglementation qui se tiendra en mai-juin 2024. Ce bilan synthétise les contributions reçues d'octobre 2023 à février 2024. Un projet d'arrêté ZFE-m sera ensuite rédigé et soumis à **consultation réglementaire**.





## 2. Les modalités de concertation

En amont du démarrage de la concertation avec le grand public, des échanges ont été initiés avec un certain nombre d'acteurs :

- **Saisine de l'Espace Citoyen** qui assure les conditions pour maintenir l'équité sociale dans le projet de ZFE-m
- **Concertation avec les acteurs socio-professionnels** (entre octobre et décembre 2023) notamment des échanges avec les acteurs socio-économiques et les acteurs de la grande distribution
- **Réunion avec les représentants des communes membres et des territoires voisins**, en décembre 2023
- **Rencontre avec les associations du territoire**, en décembre 2023

En interne au Grand Anecy, le projet de ZFE-m a été présenté aux élus en Bureau, en Conférence des Maires et en commission mixte environnement – aménagement – économie – mobilité en décembre 2023.

La **concertation avec le grand public** a eu lieu sur deux mois, du **14 décembre 2023 au 16 février 2024**.



### Synthèse dispositifs de la concertation volontaire



Janvier – Novembre 23



Octobre – Décembre 23



11 - 12 décembre 23



14 décembre 23 – 16 février 24

#### SAISINE ESPACE CITOYENS

Sujet : les conditions de maintien d'une équité sociale dans le projet de ZFE

#### CONCERTATION SOCIO-PROFESSIONNELS

- 17 octobre au 13 décembre 2023 : **3 groupes de travail avec les acteurs socio-professionnels**
- 7 novembre 2023 : **1 rencontre avec la grande distribution**
- 29 janvier 2024 : **1 réunion d'information ZFE à la CMA** (Chambre de Métiers et de l'Artisanat)

#### CONCERTATION PPA ET ASSOCIATIONS

- 11 décembre 2023 : **réunion avec les communes membres et territoires voisins (PPA)**
- 12 décembre 2023 : **réunion avec les associations**

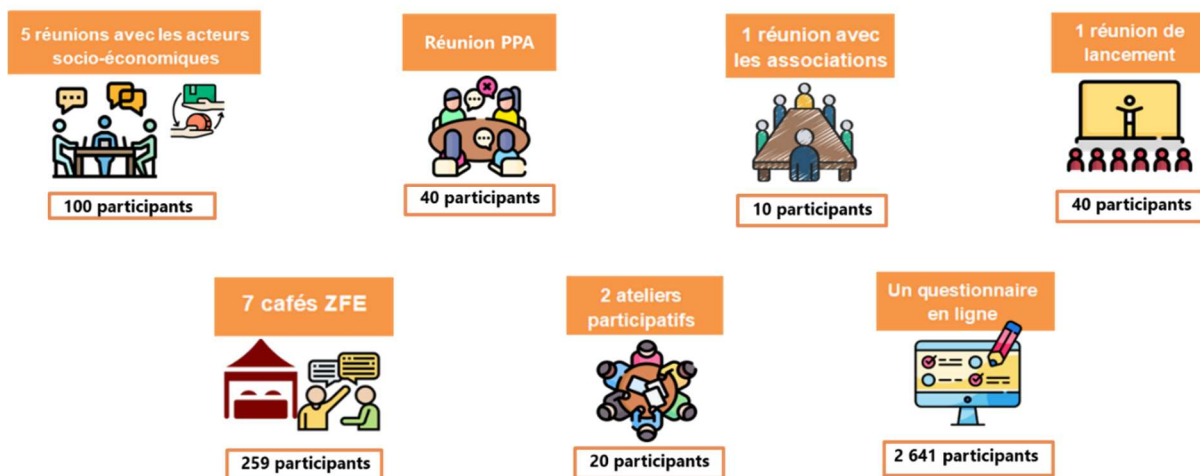
#### CONCERTATION GRAND PUBLIC

- 14 décembre 2023 : **réunion publique de lancement à Anecy**
- 15 décembre 2023 : **1 café à la Galerie commerciale Courier (Anecy)**
- 16 décembre 2023 : **2 cafés à Alby-sur-Chéran et à la Galerie Auchan Epagny**
- 12 janvier 2024 : **2 cafés au Campus universitaire Anecy-le-Vieux et à Lidl (Sevrier)**
- 13 janvier 2024 : **2 cafés au Centre Commercial Val Semnoz (Seynod) et à la Maison du plateau des Glières**
- 23 janvier 2024 : **1<sup>er</sup> atelier participatif à Meythet**
- 06 février 2024 : **2<sup>ème</sup> atelier participatif en visio**
- **Questionnaire en ligne sur toute la période**



Au global, la concertation a permis de recueillir les contributions de **3 110 participants** :

**3110 participants au total**



## 2.1 Le travail de l'espace citoyen



L'Espace Citoyen, qui est le conseil de développement du Grand Anney, est une instance de démocratie participative ouverte à tous les citoyens. 150 citoyens membres la composent, répartis selon différents groupes thématiques. En janvier 2023, l'Espace Citoyen a été saisi par le Grand Anney sur le sujet des conditions de maintien d'une équité sociale dans le projet de ZFE-m. De nombreuses rencontres ont été organisées : **4 réunions avec élus et techniciens, des enquêtes terrains, des rencontres avec d'autres conseils de développement qui travaillent sur les ZFE-m de Lyon, Strasbourg, Grenoble, Toulouse.** La restitution de leur travail a été effectuée lors de la commission mixte aménagement – économie – environnement – mobilité du Grand Anney le 7 décembre 2023.

### Pour une zone à forte respiration d'utilité sociale...

Au terme de l'étude menée par l'Espace Citoyen, une conclusion a été que la ZFE-m est un sujet de controverse inutile étant donné le faible nombre de véhicules concernés par les interdictions, mais qu'il s'agit en revanche d'**un outil utile pour engager les débats sur l'équité, la santé, le Climat, les pollutions de l'environnement dues à nos déplacements, l'apaisement du territoire saturé par les flux automobiles et pour favoriser la transition vers des mobilités décarbonées pour tous.** La ZFE-m, c'est la possibilité de transformer une contrainte en opportunité. Sans attendre les infrastructures lourdes projetées, il est possible de mettre en œuvre dès aujourd'hui une nouvelle vision de la mobilité au sein de l'agglomération : « **une zone à forte respiration et qui soit d'utilité sociale** ». **La communication est essentielle.** Elle devra mettre en avant les bénéfices du changement, et les mesures concrètes adaptées à chacun pour sortir du tout voiture. Il sera notamment essentiel **d'aider et conseiller sur le terrain les personnes impactées directement, notamment les plus modestes** (pour lesquelles l'usage de la voiture, du fait de son coût, est souvent un facteur de précarisation).



### Les principaux sujets soulevés :

- La ZFE-m est une mesure socialement inéquitable, il faut travailler à son équité sociale
- La mesure touche à des enjeux importants en matière de santé, qualité de l'air, cadre de vie, mobilité, solidarité
- L'Espace Citoyen a préconisé plusieurs mesures pour : informer, mesurer, piloter, compenser, accompagner
- Les conditions de réussite de la mesure
- Le nécessaire changement de mobilité à enclencher pour un impact sur l'amélioration de la qualité de l'air, qui passe par un plan de communication largement diffusé, des mesures d'accompagnement (de conseil), incitatives (financières) pour tout le monde et une tarification adaptée
- Le manque d'alternatives à la voiture individuelle, et le nécessaire déploiement des solutions énoncées dans le plan de mobilité dès maintenant
- L'enjeu de redevabilité auprès des citoyens, de transmission des données d'évolution de la qualité de l'air définies par des mesures et indicateurs

## 2.2 La concertation avec les acteurs socio-professionnels

### • 3 groupes de travail avec les acteurs socio-professionnels

Trois groupes de travail ont été organisés avec les acteurs socio-économiques, ayant chacun réuni entre 25 et 30 participants :

- Le premier groupe de travail, organisé le **17 octobre**, a permis de **présenter le projet, les éléments de contexte et de diagnostic ainsi que les scénarios établis par le Grand Anecy**
- Le deuxième groupe de travail, organisé le **14 novembre**, a permis aux acteurs économiques de **travailler collectivement sur les conditions d'acceptabilité de la future ZFE-m** (modalités d'accompagnement, dérogations, ...)
- Le troisième groupe de travail, organisé le **13 décembre 2023**, a permis de **présenter le scénario retenu, et son étude d'impact, de revenir sur les modalités de mise en œuvre du projet et de présenter la concertation grand public à venir.**



### Les principaux sujets soulevés :

- Le principal enjeu pour les acteurs économiques porte sur la mobilité de leurs salariés et clients, les flottes des entreprises et de leurs fournisseurs étant majoritairement récentes.
- La problématique des travailleurs en horaires décalés qui pourrait être traitée par une application uniquement diurne de la ZFE-m, avec la problématique de la bonne définition des horaires de transition
- L'activité agricole dans le périmètre de la ZFE-m, et l'impact de la mesure sur ce secteur
- L'application de la ZFE-m aux véhicules étrangers
- Le besoin d'harmonisation avec les territoires voisins
- Le calendrier jugé ambitieux par certains à l'horizon 2030 (Crit'Air 3), néanmoins réalisable à l'horizon 2025 à condition que le Grand Anecy propose une offre de déplacement alternative
- Le périmètre de la ZFE et l'exclusion des ZAE et ZAC, qui fait débat



- Les avis partagés sur les itinéraires de transit
- Le parc poids-lourds plus ancien que la moyenne nationale (malgré des transporteurs y compris de voyageurs qui ont majoritairement des vignettes de 1 à 3), et l'usage seulement ponctuel de véhicules anciens
- Un parc ancien de poids-lourds correspondant à des véhicules du secteur BTP et à des véhicules gardés en secours en cas de panne du véhicule principal
- Le coût d'investissement important pour l'achat de véhicules moins polluants par les entreprises, notamment pour les véhicules spécifiques comme les camions grues, camions toupies, ...
- La difficile circulation des salariés des zones économiques et commerciales du périmètre vivant hors du Grand Annecy et/ou précaires, et le problème lié au stationnement de tous les salariés
- L'accès aux entreprises pour tous, les risques sur l'accès à l'emploi et l'insertion professionnelle
- La mise en œuvre des dérogations (attributions, validité, contrôle) et le risque d'inéquité lié à l'attribution de ces dérogations
- Quelques dérogations proposées : pour les travailleurs en horaires décalés, les véhicules en covoiturage, les véhicules agricoles, pour les commerçants ambulants, etc
- Quelques mesures d'accompagnement proposées : des aides complémentaires en fonction des revenus pour les salariés travaillant dans le périmètre de la ZFE-m, des aides aux prêts bancaires, le développement de parkings-relais et des alternatives disponibles en matière de mobilité à toute heure, y compris des véhicules en autopartage, la mise à disposition de vélos...
- Le besoin de déploiement de solutions de déplacement/logistique pour le « dernier kilomètre »
- La définition d'indicateurs pour mesurer les impacts de la mesure sur la qualité de l'air
- La nécessaire communication/pédagogie du Grand Annecy sur la mesure, auprès de tous les publics et notamment les salariés concernés
- Le difficile contrôle de la ZFE

### • Réunion avec la grande distribution

Une rencontre avec les acteurs de la grande distribution (Auchan, Carrefour, Lidl) a eu lieu le 7 novembre 2023. Elle a permis de **présenter les éléments de cadrage, de diagnostic et les scénarios ZFE-m à l'étude et d'échanger autour du projet.**

#### Les principaux sujets soulevés :

- Les scénarios proposés sont envisageables pour la flotte logistique, mais suscitent des inquiétudes pour l'accès des salariés et collaborateurs, avec des contraintes d'horaires décalées (prises de poste vers 5h du matin)
- La pertinence du calendrier proposé
- Les difficultés de circulation et de stationnement causées par la future ZFE-m pour les salariés et leur besoin d'information/de communication
- L'inclusion de certaines grandes surfaces/zones commerciales dans le périmètre de la ZFE-m
- L'importance de proposer des aides pour accompagner les personnes concernées
- Le maintien des accès poids-lourds aux voies de circulation et aires de livraison





## • Réunion d'information auprès des artisans à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Organisée à l'initiative de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA), une réunion d'information à destination des artisans a eu lieu le **29 janvier 2024** en format mixte présentiel et visioconférence. Après un temps de **présentation du projet** et du **scénario ZFE-m** proposé à la concertation, l'objectif de la rencontre était de **répondre aux questions** de la trentaine d'artisans présents et de **recueillir** leurs **avis et propositions** sur la mise en œuvre de la ZFE-m.

### Les principaux sujets soulevés :

- Les résultats des autres ZFE existantes en France et les doutes quant à l'impact de cette ZFE-m sur la qualité de l'air
- L'offre actuelle de véhicules électriques
- L'information et la mise en conformité des véhicules étrangers
- Le financement du rétrofit
- L'impact du tourisme sur la pollution
- Les difficultés rencontrées par les artisans, demande de dérogation des artisans sur heure creuse
- Les aides à mettre en œuvre pour accompagner le renouvellement de la flotte de vélos des entreprises
- Le besoin de sécurisation de la pratique cycliste

## • Les sollicitations individuelles

Certains acteurs socio-professionnels ont adressé leurs contributions par mail ou par courrier au Grand Anecy afin de **faire part de leur avis, et partager leurs propositions** sur le sujet de la ZFE-m. 6 courriers ont été reçus.

Certains acteurs ont également sollicité des rencontres en bilatéral avec le Grand Anecy, qui ont démarré dès le mois d'octobre 2022.

*La liste des acteurs socio-professionnels ayant été sollicités et ayant participé à la concertation est fournie en Annexe 2 : Liste des acteurs socio-professionnels sollicités :*

### Les principaux sujets soulevés lors des rencontres avec l'ACPCI, NTN-SNR, TLF :

- Le périmètre géographique
- Le caractère progressif du calendrier
- L'harmonisation avec les territoires voisins
- Les dérogations à mettre en œuvre (covoiturage)
- L'appui sur les directions d'entreprises pour relayer la communication du Grand Anecy
- Les difficultés logistiques rencontrées par les entreprises : approvisionnement/flux de transit, choix de motorisation, emplacement d'entreprises dans le périmètre, accès des salariés...

### Les principaux sujets soulevés dans les courriers :

- Des interrogations sur le caractère juste et équitable de la mise en œuvre de la ZFE-m
- L'avancement du calendrier de mise en œuvre



- L'intégration de la ZFE-m dans les politiques d'aménagement
- Les risques de la ZFE-m sur l'activité économique
- Des entreprises bloquées par l'absence d'alternatives pour leur flotte de véhicules, ou le coût d'investissement d'un tel remplacement
- Les besoins des agriculteurs sur le territoire
- La demande de non-prise en compte dans les véhicules concernés des autocars de tourisme, de services réguliers et scolaires
- Des dérogations à mettre en œuvre pour la circulation de certains types de véhicules professionnels (véhicules agricoles et de transport de productions, véhicules frigorifiques, véhicules du secteur du BTP, ou encore les commerçants non-sédentaires) ou non (voitures de collection), pour des sites particuliers, ou pour des entreprises en difficultés financières
- L'harmonisation de la mesure avec les territoires voisins
- Les difficultés de circulation et de stationnement causées par la mesure pour les salariés

## 2.3 La concertation avec les associations

### • La réunion d'échange avec les associations

Une réunion avec les acteurs associatifs du territoire a eu lieu le **12 décembre 2023** à laquelle étaient conviées les associations œuvrant dans les domaines de l'environnement, de la mobilité et du social. Cette réunion a permis de présenter et d'échanger avec les 10 participants autour du scénario ZFE-m proposé et des modalités de concertation.



#### Les principaux sujets soulevés :

- L'accompagnement des foyers précaires vers un changement de mobilité
- Une demande de ne pas intégrer les deux-roues dans la mesure de ZFE-m
- Les capacités d'accueil des deux-roues dans les pôles d'échange multimodaux (PEM)
- La temporalité de la ZFE-m et sa mise en œuvre
- Les difficultés actuelles rencontrées pour la pratique cycliste
- La tarification des transports en commun
- Le contrôle de la ZFE-m
- La proposition de former à l'écoconduite dans les autoécoles

### • Les sollicitations individuelles

De la même manière que pour les acteurs socio-professionnels, certaines associations ont été reçues par le Grand Anecy dans le cadre de demande d'entretiens en bilatéral.

La liste des acteurs associatifs ayant été sollicités et ayant participé à la concertation est fournie en annexe.



### Les principaux sujets soulevés :

- La remise en question de la classification Crit'Air
- Une demande d'exclusion des deux-roues de la mesure, dont la pratique relève plutôt du loisir
- L'inadaptation des PEM aux deux-roues
- La recherche d'une solution pour les véhicules de collection
- L'abandon des axes de transit
- L'étude d'un scénario englobant dans la ZFE-m la rive est du lac
- Les limites de certaines dérogations et contournements possibles
- Le manque d'ambition du calendrier de restrictions proposé

## 2.4 La concertation avec les communes membres et territoires voisins

### • Echanges avec Annemasse Agglo et Métropole Savoie

Depuis le démarrage du projet, des échanges très réguliers ont lieu avec les territoires voisins d'Annemasse et Chambéry qui doivent également mettre en place une ZFE-m au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ces échanges avec Annemasse Agglomération, Métropole Savoie ainsi que les territoires concernés (Grand Chambéry, Grand Lac et la communauté de communes Cœur de Savoie) ont pour objectif de s'informer mutuellement sur les avancées des projets et de viser une bonne articulation des règles qui seront établies.

### • Echanges techniques avec les territoires voisins

Des échanges avec les territoires concernés par le projet de ZFE-m au sens de la réglementation ont été organisés dès le début de l'année 2023, avec pour objectif d'informer bien en amont du projet et de concerter ces territoires sur la manière de déployer la ZFE-m. Les territoires concernés sont les communes de Lovagny, Sillingy, La Balme de Sillingy (CC Fier et Usses), Lathuille, Chevaline et Doussard (CC Sources du Lac).

### • Réunion avec les personnes publiques associées

Une réunion de présentation du scénario de ZFE-m et des modalités de concertation proposées a eu lieu en visioconférence le 11 décembre 2023. Cette réunion était ouverte aux personnes publiques à associer dans le cadre de la consultation réglementaire à venir, c'est-à-dire notamment aux communes membres et territoires voisins. Une quarantaine de personnes étaient présentes.

### Les principaux sujets soulevés :

- Un parc de poids-lourds plutôt récent, et propre
- L'impact de la pollution de l'air et de la mesure ZFE-m sur les foyers les plus modestes, qui seront à accompagner
- Le manque d'ambition ressenti et les interrogations autour du calendrier de mise en œuvre (et sa potentielle accélération concernant l'horizon 2030)
- Des interrogations quant à la pertinence des itinéraires de transit, parmi lesquels l'autoroute
- L'accent à placer sur la vitesse de circulation, qui a un impact sur la qualité de l'air



- L'application de la mesure aux véhicules étrangers
- Les limites des parkings relais existants et le développement de parkings-relais à l'extérieur du périmètre
- La démarche de logistique urbaine durable lancée par l'Agglomération
- Le contrôle de la ZFE

La liste des collectivités et personnes publiques associées ayant été sollicités et ayant participé à la concertation est fournie en annexe.

### • Présentations aux élus du Grand Anecy

Le projet de ZFE-m ainsi que les modalités de concertation envisagées ont été présentés aux élus du Grand Anecy en décembre 2023, au cours des instances suivantes :

- Bureau communautaire du 1<sup>er</sup> décembre 2023 ;
- Commission thématique mixte aménagement - économie - environnement - mobilité du 7 décembre 2023 ;
- Conférence des Maires du 8 décembre 2023.

## 2.5 La concertation volontaire grand public

Le Grand Anecy a ensuite mené une large concertation (du 14 décembre 2023 au 16 février 2024) en mettant en place un certain nombre de dispositifs participatifs afin d'échanger avec le grand public sur la mise en œuvre de la ZFE.



### 2.5.1 Le dispositif de communication

Un plan média a été mis en place à compter de décembre 2023 et durant toute la période de concertation pour assurer une large diffusion de l'information sur les rencontres organisées et le questionnaire en ligne. Cette communication a eu lieu **dans la presse, à la radio, en affichage et sur les réseaux sociaux**. En voici le détail :

- **9 parutions de bandeaux dans la presse locale** : Dauphiné, Essor, Hebdo des Savoie – réunion de lancement et ateliers participatifs ;
- **170 spots radio** sur ODS, H2O et FMR - réunion de lancement et ateliers participatifs ;
- **Campagne d'affichage DECAUX de 7 jours sur 53 panneaux** 8m<sup>2</sup> en janvier – questionnaire en ligne ;
- **Affichage A4 à l'intérieur des 90 bus du réseau SIBRA** en janvier – questionnaire en ligne ;
- **Campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux** (Méta - Facebook, Instagram et LinkedIn) ;



- Article dans le **Mag de l'Agglo** de novembre 2023, page et actualité sur le **site Internet du Grand Anancy** : <https://www.grandannecy.fr/mon-quotidien/preserve-mon-environnement/lenvironnement/air/la-zone-a-faibles-emissions-mobilite>.



**A VOUS** ...de participer

# Une zone a faibles émissions en 2025 dans le Grand Anancy

## LANCÈMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants sur le Grand Anancy pour améliorer durablement la qualité de l'air et préserver notre santé : tels sont les objectifs de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) que l'Agglomération doit mettre en place sur son territoire d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025. La concertation publique démarre cet automne : venez donner votre avis !



**C**omment le Grand Anancy envisage-t-il de déployer la ZFE-m sur son territoire ? Quel est le périmètre envisagé ? Quels seront les véhicules concernés ? Selon quel calendrier ? Toutes les interrogations seront échangées et débattues au cours de la concertation associée au projet. La première phase a débuté cet :

automne avec des rencontres avec les acteurs socio-professionnels, les acteurs de la grande distribution et une réunion avec les associations de protection de l'environnement et d'usagers de la route en décembre. L'Espace Citoyen du Grand Anancy a par ailleurs été sollicité au printemps 2023 par l'Agglo pour travailler sur la notion d'équité sociale et sa prise en compte dans le projet.

Plusieurs rendez-vous grand public sont également programmés pour que chacun puisse donner son avis sur le déploiement de la ZFE-m :

- une réunion publique de lancement ouverte à tous le 14 décembre 2023 à 18 heures à la Salle des Eaux et forêts à Anancy ; au programme, présentation du projet, de la concertation associée, et du rapport

### 3 QUESTIONS À



Frédérique Lardet  
Présidente  
du Grand Anancy

**Pourquoi une ZFE-m dans le Grand Anancy ?**  
Bien que la qualité de l'air sur le Grand Anancy s'améliore ces dernières années, elle reste néanmoins un enjeu de santé publique majeur. La pollution atmosphérique engendre des maladies chroniques qui touchent particulièrement les personnes les plus fragiles. Dans le Grand Anancy, 71 % des émissions d'oxydes d'azote sont générées par le trafic routier. Elles sont responsables de 53 décès prématurés par an sur le territoire. Les particules fines engendrent quant à elles, 121 décès prématurés par an. La loi « Climat et résilience » prévoit la mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Avec une population de plus de 210 000 habitants, le Grand Anancy est donc directement concerné par cette mesure et a 1 an pour mettre en

place ce dispositif sur son territoire. En juillet, l'État a assoupli le dispositif en plaçant le Grand Anancy en territoire de vigilance.

**Quel est ce qui va changer pour les habitants du Grand Anancy ?**  
Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, seuls les véhicules légers non classés, c'est-à-dire ceux mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 1996, ne pourront plus circuler dans le périmètre de la ZFE-m. Tous les véhicules, quelle que soit leur catégorie, devront être munis d'une vignette Crit'Air pour circuler dans la ZFE-m. Alors, si ce n'est déjà fait, il est temps de la commander ! La réglementation impose que le périmètre de la ZFE-m concerne à minima la majeure partie des habitants de l'agglomération, soit environ 165 000 habitants. Ce périmètre et les éventuelles plages horaires concernées sont à définir. Certains axes de transit en seront

exclus, de même par exemple que certaines zones d'activité. La définition du périmètre doit faire l'objet d'études et d'une large concertation jusqu'à l'été 2024, pour évaluer l'impact de différents scénarios sur la qualité de l'air et l'exposition des habitants.

**À partir de quand la ZFE-m sera-t-elle mise en service ?**  
La ZFE-m sera mise en service le 1<sup>er</sup> janvier 2025, puis déployée en lien avec le projet de TCSP (transport collectif en site propre intégré). Les restrictions de circulation évolueront progressivement sur le territoire. En parallèle, des pôles d'échanges multimodaux seront également implantés en périphérie du périmètre de la ZFE pour permettre d'accéder au centre-ville en transports en commun ou grâce à l'offre Véloécyclo.

\* données Santé Publique France



### Vignette Crit'Air : comment équiper son véhicule ?

La Vignette Crit'Air sera obligatoire à partir de 2025 pour tous les véhicules amenés à circuler dans la ZFE-m du Grand Anancy. Elle détermine le niveau de pollution émis par le véhicule, qui dépend de son âge et du carburant utilisé. Pour rappel, la vignette Crit'Air est d'ores et déjà obligatoire pour accéder au périmètre Anancy intérieur (rocade) lors des grands épisodes de pollution. Alors, si ce n'est déjà fait, il est temps d'en équiper votre véhicule : pour cela, rendez-vous sur le site officiel [www.critair-seg.gouv.fr](http://www.critair-seg.gouv.fr). La vignette coûte 3,72 € (pour un envoi en France) et est valable pendant toute la durée de vie du véhicule.

Par ailleurs, une **conférence de presse a été organisée le 11 décembre 2023**, en amont du démarrage de la concertation avec le grand public.

La promotion du dispositif de concertation grand public a également été assurée par le biais d'un **kit de mobilisation**\*<sup>3</sup> qui a permis aux **acteurs relais** suivants de relayer la communication :

<sup>3</sup> Le kit de mobilisation était constitué d'un flyer / plaquette, d'une affiche, ainsi que de contenus visuels et textes pour les réseaux sociaux.





- Mairies du Grand Anancy et territoires voisines ;
- Acteurs socio-professionnels et de la grande distribution ;
- Associations du territoire.

Les outils de communication suivants ont été créés pour la concertation grand public :

- **Flyer et affiche** pour la réunion de lancement du 14 décembre 2023 ;
- **Plaquette** présentant le projet de ZFE-m et les modalités de concertation, diffusée notamment lors des cafés ZFE-m et dans les locaux de l'Automobile Club à Anancy ;
- **4 panneaux d'exposition** utilisés lors des rencontres publiques ;
- **Des visuels web et réseaux sociaux.**

*Les visuels de ces différents outils de communication sont en annexe.*

## 2.5.2 Les modalités de concertation du grand public

### • La réunion de lancement

La réunion publique de lancement de la démarche a été organisée le **14 décembre 2023** dans la salle des eaux et forêts à Anancy. Cette réunion a eu lieu en présence de **Frédérique Lardet**, Présidente du Grand Anancy et de **Marc Rollin**, Vice-président du Grand Anancy, qualité de l'air, transition écologique et énergétique et Maire de Duingt. Elle a réuni une quarantaine de participants.



Cette réunion de lancement avait pour but de **présenter le projet de ZFE-m**, d'**informer le grand public** et les acteurs présents des modalités de concertation associée, de restituer les travaux de **l'espace citoyen**, et de **recueillir les premiers avis et contributions**.

#### Les principaux sujets soulevés :

- L'impact de la ZFE sur les personnes les plus précaires
- La pollution générée par la ZFE, notamment par le renouvellement du parc automobile
- Les dérogations à mettre en œuvre, pour les véhicules de collection et de loisirs
- Les accompagnements à apporter : aides auetrofit, développement des mobilités alternatives (pratique cyclable, maillage en transports en commun), gratuité des transports en commun
- La campagne de communication/d'information à mener auprès du plus grand nombre
- Des interrogations au sujet du processus de concertation : marges de manœuvre, bonne prise en compte des contributions, etc

### • Les 7 cafés ZFE

Sept cafés ZFE-m ont été organisés dans différents lieux du territoire pendant les mois de **décembre 2023** et **janvier 2024** pour échanger avec les habitants et usagers concernés par le projet :



- Vendredi 15 décembre 2023, 17h-19h : Galerie commerciale Courier, Annecy
- Samedi 16 décembre 2023, 10h-12h : Place du Trophée, Alby-sur-Chéran
- Samedi 16 décembre 2023, 14h-16h : Galerie Auchan, Epagny
- Vendredi 12 janvier 2024, 12h-14h : Campus Universitaire, Annecy-le-Vieux
- Vendredi 12 janvier 2024, 17h-19h : Lidl, Sévrier
- Samedi 13 janvier 2024, 10h-12h : Centre Commercial Val Semnoz, Seynod
- Samedi 13 janvier 2024, 14h-16h : Maison du plateau des Glières



L'objectif des cafés ZFE était **d'informer** les personnes concernées **sur le projet de ZFE-m du Grand Anancy**, et de **recueillir leurs avis, préoccupations et propositions** sur les sujets soumis à concertation.

Si l'affluence a été variable selon les lieux et horaires de rencontres, ce sont au total près de **440 personnes** qui ont été abordées lors des cafés ZFE, parmi lesquels **260** ont participé à la concertation, à travers des échanges nourris.

#### Les principaux sujets :

- Une opposition marquée sur la ZFE, même si la mesure ZFE est jugée pertinente par une partie des participants pour répondre aux enjeux de qualité de l'air.
- Les impacts sociaux de la ZFE, sur la précarité et la crise du logement, l'exclusion du centre-ville
- La bonne adéquation du calendrier, de la mise en œuvre de solutions alternatives et du périmètre proposé, voire la volonté d'aller plus vite
- Un périmètre peu remis en cause, malgré quelques volontés d'agrandissement/de rétrécissement, et un accueil positif des itinéraires de transit
- La pollution générée par la ZFE (véhicules électriques, renouvellement du parc automobile) et les actions à mettre en place pour agir sur les autres sources de pollution (résidentiel, avion, etc...)
- Des dérogations à mettre en œuvre pour des situations particulières : salariés en horaires décalés, critères sociaux, familles nombreuses, situations médicales, petits-rouleurs, intempéries exceptionnelles.
- Des aides au changement de véhicule pour les personnes en situation de précarité, les alternants ou les classes moyennes ayant besoin de la voiture au quotidien
- La difficile et nécessaire évolution des pratiques de mobilité
- La volonté de déploiement des transports en commun, notamment en périphérie et les jours d'intempérie, mais aussi leur amélioration, et la révision de leur tarification
- Le bon accueil du projet de transport collectif en site propre intégral (TCPSi) pour 2030-2032 et des nouveaux parkings-relais proposés par le Grand Anancy
- Des attentes sur des pistes cyclables et le covoiturage
- La campagne de communication à mener auprès de tous afin de sensibiliser à la pollution de l'air
- L'instauration nécessaire des modalités de contrôle afin de faire respecter la ZFE



## • Les 2 ateliers participatifs

Le Grand Annecy a également mis en place deux ateliers participatifs dont un en présentiel le **23 janvier 2024** au Météore (Meythet) et un autre en visio-conférence le **6 février 2024**. Ces ateliers ont réuni une vingtaine de participants.

L'objectif de ces ateliers était d'échanger collectivement sur la **mise en œuvre de la ZFE-m** et de faire des **propositions sur le calendrier** de mise en œuvre, les **modalités temporelles**, les **flexibilités** (dérogations) et les **mesures d'accompagnement** à mettre en place.

Ces ateliers ont combiné une introduction contextualisant le sujet et un temps de travail en atelier (sous-groupes) favorisant les échanges entre les citoyens, permettant également d'aboutir à une production de propositions détaillées et argumentées.



### Les principaux sujets soulevés :

- La pertinence de la mesure au regard de l'impact de la pollution de l'air sur la santé
- Les impacts du tourisme de masse sur le Grand Annecy
- Les risques d'accentuation de la pollution sur les itinéraires de transit
- L'importance de la communication, auprès des grands annéciens pour faire comprendre que tout le monde doit fournir des efforts, mais aussi auprès des personnes habitant en dehors du territoire et susceptibles de transiter par le Grand Annecy
- Les difficultés liées au contrôle de la ZFE
- L'effectivité de la ZFE tous les jours de la semaine, 24h/24h, malgré quelques propositions de plages horaires spécifiques
- L'avis partagé sur le scénario progressif interdisant les véhicules Crit'Air 5 et plus en 2028 et les Crit'Air 4 et plus en 2029 : entre inadéquation de l'offre de transports actuelle et urgence climatique
- Des propositions quant à l'ajustement de la mesure en cas de périodes de grande pollution, ou d'épisodes météorologiques exceptionnels (froid, chutes de neige importantes par exemple)
- Des dérogations à mettre en œuvre pour certains publics : les particuliers et professionnels, les travailleurs en horaires décalés, les personnes ayant des difficultés logistiques pour parcourir le « dernier km »
- Les accompagnements à mettre en œuvre prioritairement

## • Le questionnaire en ligne

Une page ZFE-m a été créée sur la plateforme participative du Grand Annecy : <https://jeparticipe.grandannecy.fr/project/zfe/presentation/pourquoi-une-zfe>.

Trois onglets de la plateforme permettaient au grand public de s'informer sur le projet de ZFE-m :

- **Pourquoi une ZFE-m sur le Grand Annecy ?**





- **Quel périmètre ? Quel calendrier de restrictions ?**
- **Comment donner mon avis ?**

Le support de présentation de la réunion de lancement du 14 décembre 2023 a été mis en ligne sur cette plateforme.

Un dernier onglet contenait le **questionnaire en ligne**, qui a été ouvert entre le 14 décembre 2023 et le 16 février 2024. Le questionnaire contenait 27 questions, dont 24 questions à choix multiples et 3 questions où ils pouvaient s'exprimer librement sur le scénario proposé, les mesures d'accompagnement et les flexibilités.



The screenshot shows the user interface of the online consultation platform. At the top, there is a navigation bar with the Grand Annecy logo, menu items like 'Accueil', 'Participez !', and 'À propos', and buttons for 'Inscription' and 'Connexion'. Below this, a user profile for 'Emilie B' is visible. The main heading is 'Zone à Faibles Emissions mobilité du Grand Annecy (ZFE-m)', with statistics showing 2 641 contributions and 2 641 participants. A banner for the public consultation is displayed, with the text 'UNE ZFE-m EN 2025 SUR LE GRAND ANNECY CONCERTATION PUBLIQUE' and 'PARTICIPEZ JUSQU'AU 16 FÉVRIER 2024'. Below the banner, there are four tabs: 'Pourquoi une ZFE-m sur le Grand Annecy ?' (selected), 'Quel périmètre ? Quel calendrier de restrictions ?', 'Comment donner mon avis ?', and 'Donnez ici votre avis sur la ZFE-m Terminé'. The main content area is titled 'POURQUOI UNE ZFE-M SUR LE GRAND ANNECY ?' and contains the following text:

Le Grand Annecy est classé en territoire de vigilance par l'Etat et doit mettre en place une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur son territoire au 1er janvier 2025 pour améliorer durablement la qualité de l'air.

**Le principe de la ZFE-m est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants (en fonction de leur vignette Crit'Air) dans un périmètre défini et selon des plages horaires déterminées**, par décision de la collectivité concernée. En France, les ZFE-m reposent sur le système de vignettes "Crit'Air".

**Améliorer la qualité de l'air : un enjeu majeur**

Bien que la qualité de l'air sur le Grand Annecy s'améliore ces dernières années, elle reste néanmoins un enjeu de santé publique majeur. La pollution atmosphérique engendre des maladies chroniques qui touchent particulièrement les personnes les plus fragiles.

D'après **ATMO Aura**, **69 % des émissions d'oxydes d'azote sur le territoire du Grand Annecy sont générées par le trafic routier**. Elles sont responsables de 53 décès prématurés par an sur le territoire. Les particules fines engendrent quant à elles, 121 décès prématurés par an.

Ces questions avaient pour objectif de connaître le niveau d'information par rapport à la ZFE-m, de recueillir l'avis des citoyens sur le périmètre, le calendrier de restrictions, les types de véhicules concernés, la temporalité de la ZFE-m, son acceptabilité, son impact sur la qualité de l'air, les mesures d'accompagnement et dérogations à mettre en place. Enfin, une dernière partie du questionnaire visait à mieux connaître les répondants et leurs pratiques de mobilité.

Près de 20 000 visiteurs ont consulté la page dédiée à la concertation sur la ZFE-m, et le questionnaire a recueilli de 2 641 contributions. Un pic de contributions a été enregistré entre le 16 et le 26 décembre, ainsi que début janvier. La participation a ensuite faibli jusqu'à début février, avant de reprendre le 2 février jusqu'à la clôture du questionnaire et de la concertation.





## Profil des 2641 répondants au questionnaire

### • Genre

Nombre de réponses : 2631 réponses.



1 608 hommes (61,1 %)



997 femmes (37,8%)

Autres : 0,99% (26 réponses).

### • Âge

Nombre de réponses : 2158 réponses.

Moins de 18 ans	Entre 18 et 25 ans	Entre 26 et 35 ans	Entre 36 et 50 ans	Entre 51 et 60 ans	Plus de 60 ans
0,19 % (4)	5,7 % (123)	22,9 % (495)	34,3% (740)	20,2% (437)	16,6% (359)

### • Lieu de résidence

Nombre de réponses : 2 218 réponses.

Parmi les répondants à cette question, **80% (1 781)** sont habitants du Grand Anancy

Parmi les répondants à cette question, **20% (437)** ne sont non pas habitants du Grand Anancy :

- Parmi les habitants du Grand Anancy, **65% (1 149)** sont habitants d'Anancy Parmi les habitants du Grand Anancy, **35% (632)** sont habitants d'autres communes
- Parmi les répondants n'habitant pas dans le Grand Anancy, **59% (259)** habitent l'aire d'attractivité du Grand Anancy

*Saint-Jorioz (80), Epagny Metz-Tessy (74), Fillière (63), Poisy (60), Sevrier (44), Argonay (30), Villaz (28), Alby-sur-Chéran (25), Groisy (22), Chavanod (21), Saint-Félix (17), Duingt (16), Menthon-Saint-Bernard (16), Veyrier-du-Lac (14), Quintal (14), Talloires-Montmin (13), Héry-sur-Alby (9), Leschaux (9), Nâves-Parmelan (8), Viuz-la-Chiésaz (8), Saint-*

- Parmi les répondants n'habitant pas dans le Grand Anancy, **41% (178)** habitent hors aire d'attractivité du Grand Anancy
- 



*Eustache (7), Chapeiry (7), Gruffy (7), Bluffy (6), Charvonnex (6), Cusy (6), Montagny-les-Lanches (5), Mûres (5), Entrevernes (4), Saint-Sylvestre (3), Chainaz-les-Frasses (3), Allèves (2).*

Ne se prononce pas : 424 répondants

- **Lieu de travail**

Nombre de réponses : 2 175 réponses

Parmi les répondants en activité à cette question, **66% (1 200)** travaillent dans une commune du Grand Anancy :

- Parmi les répondants travaillant dans le Grand Anancy, **75% (896)** travaillent à Anancy
- Parmi les répondants travaillant dans le Grand Anancy, **25% (304)** travaillent dans d'autres communes :

*Epagny Metz-Tessy (93), Argonay (42), Chavanod (42), Poisy (33), Saint-Jorioz (19), Fillière (15), Sevrier (14), Alby-sur-Chéran (10), Villaz (8), Talloires-Montmin (4), Duingt (3), Menthon-Saint-Bernard (3), Groisy (3), Bluffy (2), Montagny-les-Lanches (2), Charvonnex (2), Saint-Félix (1), Veyrier-du-Lac (1), Quintal (1), Leschaux (1), Nâves-Parmelan (1), Viuz-la-Chiésaz (1), Chapeiry (1), Gruffy (1), Cusy (1),*

Sans activité : 366 répondants

Ne se prononce pas : 467 répondants

- **Mode(s) de déplacement principal(aux)**

Nombre de réponses : 2 623 réponses



**Voiture : 82,1%** (2156 réponses)

Parmi les répondants en activité à cette question, **30% (550)** ne travaillent pas dans le Grand Anancy :

- Parmi les répondants ne travaillant pas dans le Grand Anancy, **19% (102)** travaillent dans une commune de l'aire d'attractivité du Grand Anancy
- Parmi les répondants ne travaillant pas dans le Grand Anancy, **81% (448)** travaillent dans une commune hors aire d'attractivité du Grand Anancy

Parmi les répondants en activité à cette question, **3% (59)** travaillent sur plusieurs sites, sur l'ensemble de la région, du département, de la France, y compris une ou plusieurs communes du Grand Anancy.





**Vélo/Vélo à assistance électrique : 46,1%** (1 210 réponses)



**Marche à pied : 32,9%** (864 réponses)



**Réseau de bus : 27,1%** (711 réponses)



**2 roues motorisés : 15,5%** (406 réponses)



**Covoiturage : 7,7%** (203 réponses)



**Trottinette/skate/gyropode : 2,4%** (64 réponses)



**Autres : 1,5%** (39 réponses)



**Autopartage : 0,3%** (9 réponses)



**Transport à la demande : 0,2%** (5 réponses)

Ne se prononce pas : 15 répondants

- **Connaissance du projet de ZFE-m : une connaissance de la définition de ZFE-m mais pas forcément de son application sur le Grand Anecy**

Les  $\frac{3}{4}$  des participants (soit 76%) connaissaient le dispositif de ZFE-m avant le questionnaire. Cependant plus de la moitié des participants (soit 57%) ne savaient pas qu'une ZFE-m allait être instaurée sur le Grand Anecy à partir du 1er janvier 2025.



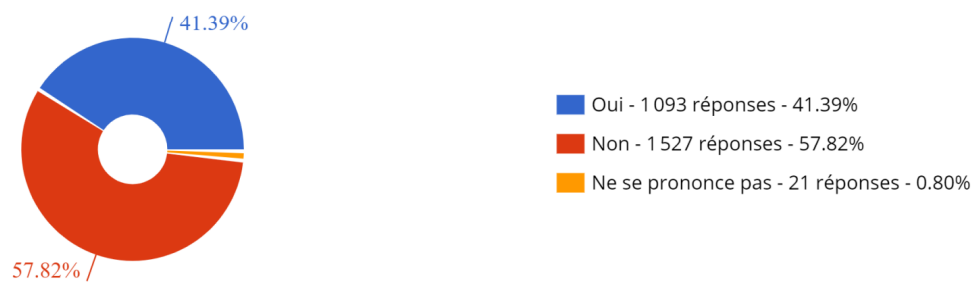
## 1. Q1 - Avant ce questionnaire connaissiez-vous le dispositif des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) ?

20 participants / 206 réponses



## 2. Q2 - Saviez-vous qu'une ZFE-m allait être instaurée sur le Grand Anney à compter du 1er janvier 2025 (obligation réglementaire pour les véhicules non classés) ?

20 participants / 206 réponses



### • Nombre de véhicule(s) au sein du foyer, et vignettes Crit'Air

## 26. Q23 - Disposez-vous d'un ou plusieurs véhicules au sein de votre foyer ?

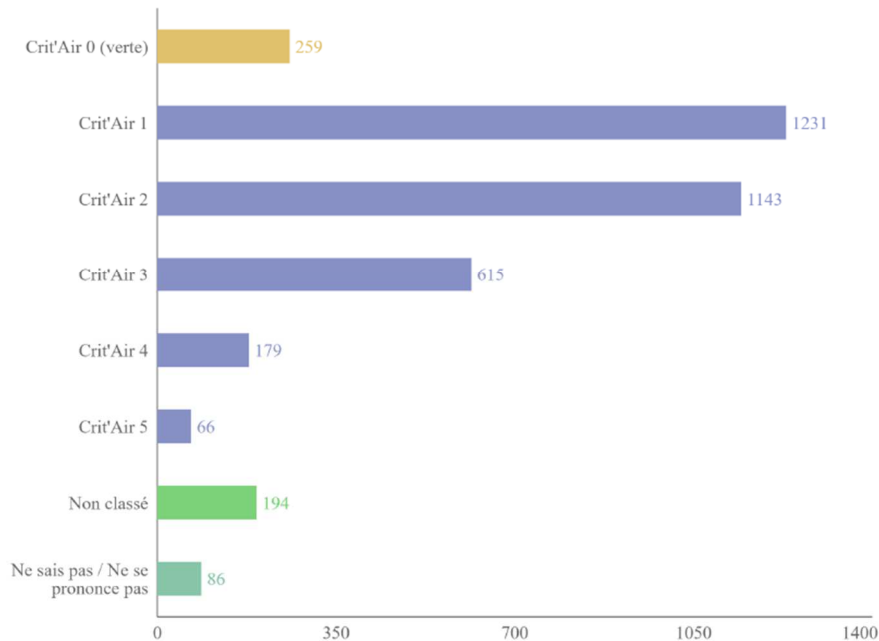
20 participants / 206 réponses



La grande majorité des répondants possède **2 véhicules ou plus (64%)**. Environ un tiers possède uniquement un véhicule (32%).

27. Q24 - Si oui, quelles sont les vignettes Crit'Air des véhicules dont vous disposez ?

20 participants / 20 553 réponses



Parmi les répondants disposant déjà d'une vignette Crit'Air sur leur véhicule, les vignettes les plus représentées statistiquement dans l'ensemble des réponses sont celles de niveaux **Crit'Air 1 et Crit'Air 2** (1231, 1143), loin devant les vignettes des véhicules plus anciens ou plus polluants (Crit'Air 3, Crit'Air 4, Crit'Air 5) : **2 633 véhicules Crit'Air 0, 1 ou 2**, 194 non classés, 860 Crit'Air 3 à 5

**Sur les 194 répondants qui ont déclaré posséder un véhicule Non classé...**

- Seules 10 personnes ne disposant que d'un véhicule non classé
- 92 répondants souhaitent des dérogations pour les véhicules de collection
- 61 personnes habitant Anecy, dans l'impossibilité d'utiliser leur véhicule non classé à compter de 2025 - Problématiques particulières soulevées : personnes âgées et aidants, propriétaires de camping-cars
- 83 répondants qui estiment avoir besoin d'aide : plus de TC et parkings relais (44), une aide au renouvellement (13), aide pour les mobilités alternatives (8)





## 28. Q25 - Avez-vous une vignette Crit'Air apposée sur tous vos véhicules ?

20 64 participants / 20 641 réponses



Parmi l'ensemble des répondants, environ 30% **n'a pas apposé une vignette Crit'Air** sur l'ensemble de ses véhicules.

### Les principaux sujets soulevés :

*L'ensemble des sujets soumis à concertation ont été abordés par les répondants, dans les questions fermées du questionnaire, listées en annexe.*

*D'autres sujets ont été abordés dans les questions ouvertes, où les répondants ont également pu s'exprimer de manière libre :*

- Du caractère inacceptable de la ZFE-m (atteinte aux libertés, notamment de circulation, mesure politique) et des risques de fracture sociale
- Des raisons du « manque d'ambition » ressenti par les répondants
- Des doutes quant aux fondements de la ZFE-m, son efficacité et son impact bénéfique sur la qualité de l'air
- De la remise en question de la classification Crit'Air et de la dénonciation du caractère polluant de certains véhicules « bien classés » comme les véhicules électriques, les SUV
- Du besoin de communication et de sensibilisation
- Des inquiétudes quant à l'activité économique, aux déplacements professionnels et aux livraisons
- Du contrôle de la ZFE-m à instaurer
- Du caractère tardif du calendrier de mise en œuvre
- De la remise en cause de la taille du périmètre et de la pertinence des itinéraires de transit (report de la circulation, proximité zones très urbanisées et du lac)
- Des véhicules à ne pas intégrer dans la mesure, comme les deux-roues
- Des accompagnements complémentaires à mettre en œuvre : accompagnement financier, amélioration des solutions de mobilité alternatives (amélioration de l'offre de transports en commun : fréquence, maillage, cadencement, tarification ; amélioration de la pratique des modes doux, etc) et autres
- Des dérogations complémentaires à mettre en œuvre (professionnels, deux-roues, PMR, etc), et de l'opposition au principe de dérogations



## • Autres contributions du grand public

Une **pétition contre le projet** de ZFE-m du Grand Annecy a été initiée en décembre 2023 sur la plateforme [www.mesopinions.com](http://www.mesopinions.com). Cette pétition met en avant le côté discriminatoire et liberticide de la ZFE-m.

Cette pétition a recueilli 4 639 signatures. Il faut toutefois noter que les deux tiers des signataires n'habitent pas sur le territoire du Grand Annecy ou à ses abords :

- 165 habitants du Grand Annecy ou de l'aire d'attractivité (3,5%) ;
- 3 094 habitants hors territoire (67%) ;
- 1 380 signataires n'ayant pas renseigné leur lieu de résidence (30%).

### Les principaux sujets soulevés :

- Les indicateurs et mesures de qualité de l'air jugés non-pertinents, et leur lien avec la santé discutables
- L'exclusion des ménages les plus précaires
- L'impact du remplacement du parc automobile actuel par des véhicules électriques, et autres Crit'Air 0 ou 1
- L'absence de prise en compte d'autres sources de pollution
- Les faibles marges de manœuvre quant aux modalités de mise en œuvre de la mesure, et la volonté d'une démarche de concertation plus démocratique (voire d'un referendum)
- La remise en question des travaux de l'Espace Citoyen





## 3. Analyse qualitative des contributions

### 3.1 Préambule sur la méthode d'analyse du bilan de concertation

Il convient ici de préciser que **cette concertation volontaire n'a pas cherché à atteindre des objectifs quantifiables** au sens strict du terme. Il ne s'agit pas de toucher x% de la population concernée par le projet, ni d'atteindre une représentation exacte de ces habitants.

L'objectif était de **faire émerger la plus grande diversité possible d'expressions, d'organiser le recueil des paroles et de tracer les débats**. Comme de nombreuses démarches d'implication des citoyens, celle-ci s'est appliquée à **faire la pédagogie de la ZFE**, à susciter l'implication des participants et **faire émerger leurs expressions, avis, souhaits pour la mise en œuvre** (modalités temporelles, calendrier de mise en œuvre, mesures d'accompagnement, flexibilités possibles). La combinaison de différents outils de participation (cafés, questionnaires, réunion et ateliers destinés au grand public ou aux acteurs économiques) a permis d'aller vers des profils variés pour que chacun puisse contribuer, ce qui permet de légitimer les apports de ce bilan de la concertation.

L'intégralité des supports comprenant les expressions des participants a été réunie et compilée.

Sur ce point, il est à noter que la **nature des contributions** varie selon le fait que le contributeur ait pu profiter ou non d'un temps d'échanges avec les équipes du Grand Anecy. Sur la plateforme notamment, le contributeur a été invité à répondre à un questionnaire (avec des questions ouvertes et fermées) avec à disposition un texte explicatif du scénario.

De la même manière, les expressions issues des ateliers ont permis une **mise en débat** des avis divers des participants. Ce passage du « Je » au « Nous », complété d'une médiation du projet, donne des résultats qui diffèrent par nature de ceux du questionnaire.

#### Lexique des termes employés en fonction des dispositifs de concertation

*Contributeurs* : ayant envoyé un courrier ou contribué individuellement aux registres

*Répondants* : répondants à la plateforme numérique

*Présents* : participants aux ateliers

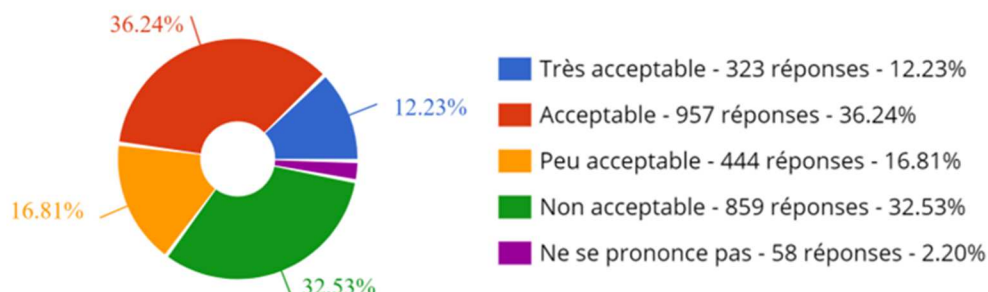
*Participants* : toute personne ayant participé à la concertation



### 3.2 Avis sur le scénario

#### • Un scénario dont l'acceptabilité divise

## 10. Q10 - Au global, jugez-vous ce scénario de ZFE-m ...



La ZFE-m est un sujet clivant qui partage les participants. Si une **tendance plutôt favorable** semble s'esquisser parmi les présents aux temps d'échanges, les répondants le jugent peu voire non-acceptable à **49%** et acceptable voire très acceptable à **48%**. L'**opposition marquée sur la ZFE-m** pour beaucoup de participants s'explique par **ses impacts sociaux importants (précarité et crise du logement, exclusion du centre-ville des plus précaires)** tandis que **plus minoritairement le manque de liberté de circuler**.

#### Focus sur l'Espace Citoyen

L'Espace citoyen estime que la ZFE-m est un sujet de controverse inutile étant donné le faible nombre de véhicules concernés par les interdictions, mais un outil utile pour engager les débats sur l'équité, la santé, les pollutions et réfléchir à des mobilités alternatives à la voiture solo, l'apaisement du Grand Anancy saturé par les flux automobiles... Vers une zone « à forte respiration et qui soit d'utilité sociale »

Car en effet, la mise en œuvre d'une ZFE-m dans le Grand Anancy pose la question de l'équité sociale dans un contexte de restrictions de circulation. Une équité vis-à-vis des résidents des zones polluées, des captifs de la voiture, des propriétaires de véhicules anciens.

Ainsi, l'Espace Citoyen nourrit la conviction profonde que la ZFE ne pourra être comprise que si elle s'inscrit dans le cadre d'une politique globale (santé, mobilité, solidarité, cadre de vie...), en menant dès aujourd'hui un vrai plan de transition des mobilités prévoyant des alternatives équitables.

#### ➤ Les risques de fracture sociale

**263** répondants à la question sur le scénario **regrettent l'absence de justice sociale et l'exclusion des plus précaires** aussi bien pour aller travailler ou se rendre dans le centre-ville que pour les loisirs. Ils craignent un risque d'accroissement des inégalités en soulignant que les plus modestes sont obligés d'habiter loin au vu des prix de l'immobilier. Ils relèvent un manque de justice sociale vis-à-vis des classes moyennes, qui, en raison de leur niveau de revenu, ne sont pas éligibles aux aides existantes.

De plus, certains participants aux cafés critiquent le caractère inégalitaire et injuste de la mesure, notamment pour les foyers les plus précaires qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule



Selon eux, la ZFE-m est une « zone à forte exclusion », qui tend à renforcer les inégalités entre habitants des territoires urbains et ruraux, et qu'elle n'aurait qu'un effet que sur ces premiers.

➤ **Un manque d'ambition de la mise en œuvre de la ZFE-m**

**230** répondants considèrent que le scénario manque d'ambition concernant le **périmètre qui serait à élargir**, une **mise en œuvre tardive**, les **classements Crit'Air** concernés, ou bien le nombre et le **type de véhicules concernés**.

➤ **Le caractère inacceptable de la ZFE-m : atteinte aux libertés de circulation, mesure politique...**

**123** répondants rejettent catégoriquement la ZFE-m, en la percevant comme une **atteinte à leurs libertés, en particulier de circulation**, ou encore en faisant part de leur défiance vis-à-vis des institutions (européennes ou nationales). Cette défiance semble relever d'une **volonté de plus de démocratie directe** (débat et référendum), de la dénonciation d'un « **totalitarisme vert** » et de la volonté de plus de **souveraineté nationale voire locale**.

➤ **Des doutes quant aux fondements de la ZFE-m**

**75** répondants émettent des doutes quant aux fondements de la ZFE-m : **l'utilisation de Crit'Air et les données prises en compte** (nombre de véhicules, pollution de l'air et ses conséquences, véhicules immatriculés dans le Grand Anancy, utilisation réelle des véhicules, résultats des autres ZFE).

➤ **Des inquiétudes quant à l'activité économique, aux déplacements professionnels et aux livraisons**


**63** répondants expriment des **inquiétudes quant à l'activité économique**, en raison d'une **moindre fréquentation du centre-ville à venir**, et de nouvelles contraintes de déplacement pour les **salariés et professionnels**, notamment les travailleurs à horaires décalés et les livreurs.

➤ **Le contrôle de la ZFE-m à instaurer**

**20** répondants ont émis des doutes quant à la **faisabilité des contrôles**. Lors des cafés, plusieurs questions sur les modalités de contrôle ont été soulevées afin de **faire respecter la ZFE** même si deux présents estiment que les **contrôles radars et la lecture de plaques** sont des actes totalitaires.

➤ **Plus de communication et de sensibilisation attendues**

**104** répondants suggèrent **plus de communication et de sensibilisation à destination des habitants et des acteurs économiques** (acteurs du tourisme, etc.).


Contributions issues de la concertation avec les Personnes Publiques Associées (PPA)

Un représentant d'intercommunalité n'a pas d'objection ni d'opposition sur le scénario présenté. Concernant les mesures de qualité de l'air, les données montrent de grandes différences selon les lieux (ex. rocade d'Anancy vs rive du lac)

Le Président de la communauté de communes des Sources du Lac (CCSLA), indique que le scénario convient à la CCSLA, mais estime qu'il mériterait peut-être d'aller un peu plus vite.





## Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Parmi les présents, malgré des inquiétudes quant à la mise en œuvre d'une ZFE-m sur le territoire, **la réalisation des scénarios de ZFE-m présentés semble envisageable selon les acteurs**, voire tout à fait acceptable à titre professionnel, pour la majorité d'entre eux.

Parmi les inquiétudes suscitées par le projet :

- **L'accès des salariés et collaborateurs** renforçant de fait les difficultés liées à l'accès à l'emploi, dans des secteurs en tension qui connaissent des difficultés pour les recrutements
- **Les accès livraison/approvisionnement et déplacements des véhicules professionnels**, dont la mobilité des artisans. Les artisans ont aujourd'hui des difficultés à intervenir à Anecy car le stationnement après 11h est impossible, la ZFE vient rajouter une contrainte (2 présents ont des véhicules non classés à la réunion avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat).

Il est à noter que le parc de poids-lourds sur le Grand Anecy est globalement plus ancien que la moyenne nationale.

Un groupement des acteurs économiques de Haute-Savoie souscrivent à l'objectif visé par la ZFE-m en matière d'amélioration de la qualité de l'air car c'est un enjeu de santé pour tous. Cependant, la mise en œuvre de la future ZFE-m sur le Grand Anecy implique une préparation très en amont afin d'atténuer ses impacts économiques et sociaux, tant pour les entreprises que pour leurs salariés (y compris pour les activités implantées dans les territoires voisins de l'agglomération).

Cette anticipation semble d'autant plus nécessaire au regard de plusieurs points de vigilance et notamment :

- De conséquences économiques et sociales non évaluées : la réalisation d'une étude d'impacts à l'échelle de la zone urbaine est un préalable à la mise en place de la ZFE-m qui devra être accompagnée d'un comité socio-économique de suivi pour coconstruire la démarche ;
- De l'absence d'une offre de véhicules utilitaires et poids lourds avec une autonomie élevée-compatibles et disponibles rapidement à un prix acceptable pour les entreprises ;
- De l'indispensable mise en place d'un réseau de stations d'avitaillement (électricité / gaz / hydrogène) sur le territoire et alentours ;
- Des coûts induits par le changement de flotte qui nécessitent que les mesures d'accompagnement financier nationales soient complétées par une aide locale apportée aux entreprises situées ou travaillant sur le territoire pour changer leurs véhicules ou uniquement le moteur (rétrofit) ;
- De l'harmonisation nécessaire des limitations de circulation entre territoires pour permettre le passage d'une zone à une autre ;
- Du déficit en plateformes logistiques multimodales sur le territoire pour permettre d'effectuer les derniers kilomètres par des mobilités décarbonées (VUL électriques, vélo-cargo, véhicules partagés, etc.) ;
- De la problématique spécifique des déplacements domicile-travail des collaborateurs habitant et/ou employés sur l'agglomération, qui n'auront pas tous les moyens de changer de véhicules (étant précisé que les TCSP ne seront opérationnels qu'à compter de 2027) ;
- De la nécessaire inscription de la ZFE-m dans le cadre plus global des politiques d'aménagement du territoire relatives aux mobilités.





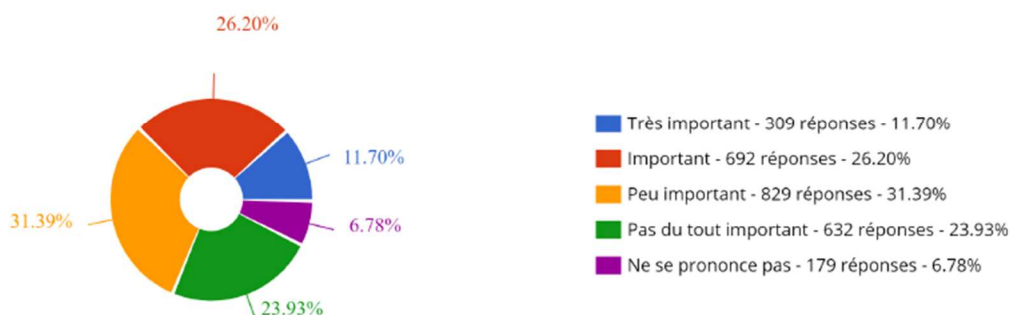
## Contributions issues de la concertation avec les associations

L'association Automobile Club du Mont-Blanc précise que les restrictions fortes ne concerneront que les véhicules ayant un point de départ ou d'arrivée dans la ZFE. Or, à l'intérieur de ce périmètre de ZFE il reste peu de poids-lourds anciens car ceux-ci ont été sortis en dehors du périmètre. Par ailleurs, les transporteurs routiers présents indiquent que leurs flottes sont toutes Euro 6 (Crit'air 1/2).

### • Des doutes quant à l'efficacité de la ZFE-m sur la qualité de l'air et sur la circulation automobile

#### 11. Q11 - Comment jugez-vous l'impact de ce scénario sur la qualité de l'air ?

20 64 participants / 20 641 réponses



La majorité des répondants (**55,3% soit 1 461**) juge **l'impact de ce scénario de ZFE-m sur la qualité de l'air peu important ou pas du tout important**. 37 % des répondants (soit 731 répondants) considèrent l'impact de ce scénario sur la qualité de l'air comme important ou très important. **339** répondants et une majorité de participants aux cafés ZFE-m ont exprimé des doutes quant à l'efficacité de la ZFE-m sur la qualité de l'air sur le territoire et à l'échelle mondiale.

Néanmoins, la **mesure ZFE-m est jugée pertinente** par une partie des participants, qui estiment que son **impact sur la qualité de l'air est bénéfique**, et que chaque amélioration doit être valorisée.

**130** répondants et quelques présents pensent que le dispositif ne résoudra pas le **manque de fluidité du trafic** et qu'il n'aura donc pas d'impact sur le niveau de pollution du Grand Anecy. Parmi ces **130** répondants, **49 indiquent que le ralentissement du trafic augmente la pollution**. D'autres pensent que la **ZFE-m aggraverait même la pollution**, en incitant au **renouvellement du parc automobile**, à la production de nouveaux véhicules, notamment électriques.

**49** répondants remettent en question la classification Crit'Air, cela particulièrement en raison du **caractère polluant de certains véhicules bien classés** que sont certains gros véhicules et les véhicules électriques, mais aussi à cause de la **pollution engendrée par la production de véhicules supplémentaires** pour le renouvellement du parc automobile. En effet, parmi ces 49 répondants, **20** pointent du doigt **la pollution due à ces véhicules (SUV et électrique)** et/ou au **renouvellement du parc**. Par exemple, un répondant souligne la différence entre les véhicules SUV ou 4x4 Crit'Air 1 ou 2 comparé à d'anciens véhicules plus légers, qui sont de petits rouleurs.

Plusieurs présents ont aussi pointé une **aberration de la classification Crit'Air** et qui est injuste au regard de la pollution d'un SUV Crit'Air 1 ou 2 par rapport à une vieille voiture essence qui consomme peu. Un participant estime que l'électrique pollue autant que les moteurs diesel/essence et qu'il n'est pas forcément une solution alternative notamment à cause de l'impact de la production des batteries.



Plusieurs craignent le **déplacement de la pollution à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m, et à l'étranger**, où sont fabriqués les véhicules électriques.

**208** répondants et quelques participants mettent en avant **d'autres cibles prioritaires à prendre en compte afin de réduire la pollution**, tels que les gros véhicules, les voitures électriques, les avions, les poids lourds, la densification de la population, le résidentiel ou encore le tourisme.

**Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels**

Si les acteurs ne remettent globalement pas en cause **l'impact de la ZFE sur l'amélioration de la qualité de l'air**, l'un d'entre eux, rencontré à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat le questionne davantage, et indique que la pollution ne s'arrêtera pas aux frontières de la ZFE.

Les acteurs pointent néanmoins plusieurs **autres sources de pollution** : les embouteillages de poids-lourds sur la RD 3508, les touristes se rendant dans les stations de ski tandis que les « locaux » font des efforts.

**Contributions issues de la concertation avec les Personnes Publiques Associées (PPA)**

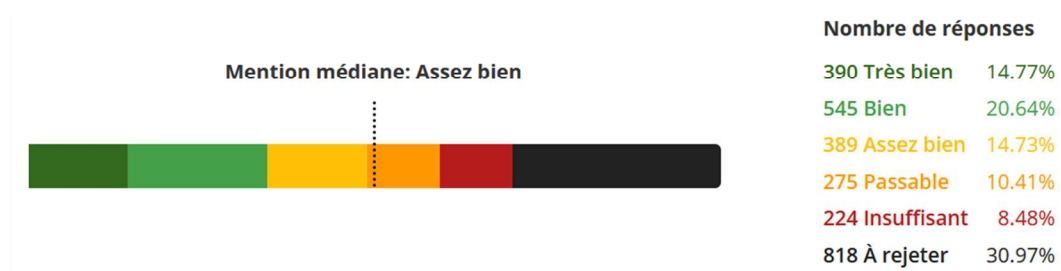
Un représentant de la Ville d'Annecy indique que la pollution touche souvent les publics aux revenus les plus modestes, car ce sont eux qui habitent le long des rocadés et autoroutes.

### • Avis sur le périmètre de la ZFE-m

#### 3. Q3 - Que pensez-vous du périmètre proposé ?

2 641 participants / 2 641 réponses

Question obligatoire



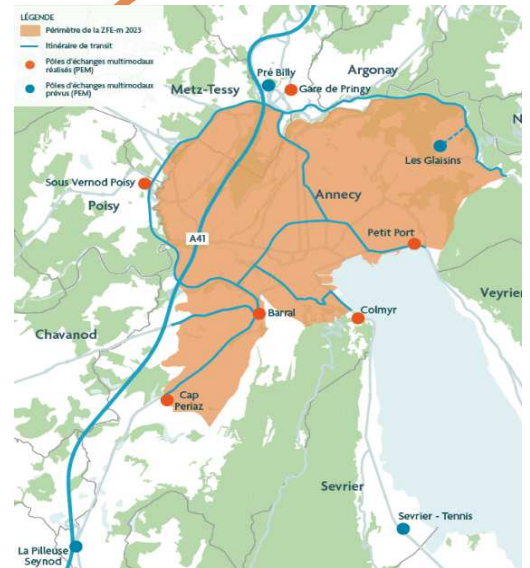
#### ➤ Un périmètre apprécié par la majorité des participants

La majorité des participants (dont **50%** des répondants au questionnaire) estime que **le périmètre proposé est assez-bien à très bien**. La majorité des participants aux cafés n'a pas remis en cause le périmètre proposé mais certains participants regrettent qu'il ne soit pas plus important et d'autres souhaitent réduire le périmètre de la ZFE au centre-ville d'Annecy.





**39% des répondants (soit 1 042 personnes) considèrent que le périmètre retenu est « insuffisant » ou « à rejeter ».** 12 répondants ont exprimé le souhait de voir le périmètre restreint contrairement à 49 répondants qui souhaitent que le périmètre soit élargi notamment pour inclure les communes autour du lac (11 répondants) et la zone de Vovray (7 répondants). Plusieurs extensions du périmètre ont ainsi été proposées : Aravis, Bauges, zone d'activités de Vovray, Pringy, Poisy, Epagny Metz-Tessy et sa zone commerciale, Veyrier, Sévrier, Saint-Jorioz, Menthonnex, Talloires, Branchy, Doussard, Pré Billy, Argonay, Rumilly, Fier et Usées, Val de Bornes, Pays de la Filière.



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Le principal sujet de débat lors du choix du périmètre de la ZFE-m (en novembre 2023) a concerné **l'intégration ou non des ZAC, ZAE et zones commerciales** en son sein, comme la ZAE des Glaisins.

Selon quelques participants, certaines entreprises comme NTN-SNR ont beaucoup de salariés hors ZAE. Le fait de sortir les ZAE du périmètre créerait donc des **inégalités de traitement entre les entreprises et commerces**.

Un représentant de Carrefour fait remarquer que contrairement aux autres enseignes situées hors du périmètre ou le long d'itinéraires de transit, l'hypermarché Carrefour situé avenue de Genève sera le seul à être entièrement dans le périmètre avec de possibles conséquences économiques négatives.

Une proposition a été faite d'exclure la **ZAC des Romains du périmètre de la ZFE-m, du fait de la configuration de la zone, de la présence de l'usine NTN et d'une zone de stationnement utilisée par les poids-lourds**.

Au-delà de l'exclusion des ZAC et ZAE, les participants demandent également celles de **l'accès aux PEM** du périmètre de la ZFE-m, notamment le futur parking créé dans la ZAE des Glaisins (ce qui est bien prévu). Néanmoins selon d'autres, l'accès au PEM des Glaisins sans restriction créerait un décalage avec les parkings des entreprises à proximité.

### Contributions issues de la concertation avec les associations

Rencontrée en bilatéral, l'association Greenpeace souhaite que soit étudié un périmètre incluant la rive est, qui permettrait de supprimer les itinéraires de transit à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m.

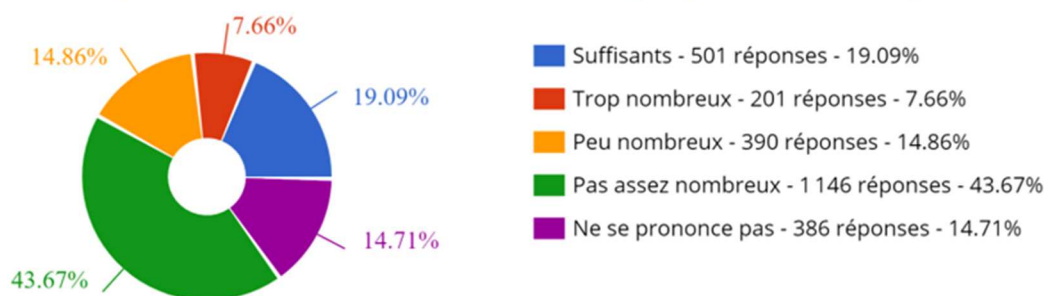
### Contributions issues de la concertation avec les Personnes Publiques Associées (PPA)

Par courrier de mars 2024, la Ville d'Epagny Metz-Tessy a fait part de son souhait de sortir la commune d'Epagny Metz-Tessy du périmètre de la ZFE-m.



• Avis sur les itinéraires de transit

4. Q4 - Que pensez-vous des itinéraires de transit proposés au sein du périmètre



Une majeure partie des répondants et quelques présents considèrent que les itinéraires de transit sont « peu nombreux » ou « pas assez nombreux ». Ils s'inquiètent du **report de la circulation sur ces axes de transit** - parfois déjà saturés - qui risque **d'accentuer la pollution sonore, visuelle, et de la qualité de l'air vis-à-vis des riverains de ces axes (comme la Rocade)**. Certains répondants demandent une suppression du transit sur l'autoroute, l'avenue de France, le boulevard de la Rocade, l'avenue du Rhône. D'autres demandent que le transit soit tout simplement interdit.

8 répondants aimeraient toutefois que les **itinéraires de transit soient moins contraignants**, par exemple en trouvant une solution de passage au niveau de la rive ouest du lac, pour rejoindre la zone des Glaisins et la voie des Aravis.



**Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels**

S'agissant des itinéraires de transit, **l'intégration des axes structurants fait débat** : 2 participants ainsi que la majorité des enseignes commerciales sont favorables au transit sur l'ensemble de la Rocade (scénario 3), tandis que 6 demandent que les restrictions de circulation aux véhicules les plus polluants s'y appliquent, et 13 ne se prononcent pas.

**Contributions issues de la concertation avec les associations**

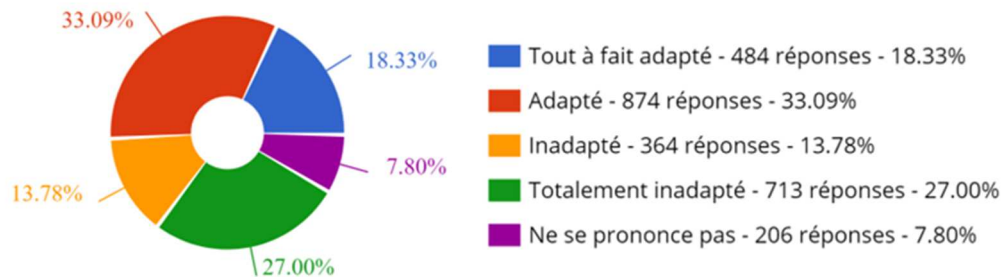
L'association Greenpeace souhaite l'abandon des itinéraires de transit, notamment via la Rocade afin de réduire l'exposition des riverains à la pollution atmosphérique.





## • Avis sur les véhicules concernés

8. Q8 - Que pensez-vous des véhicules concernés : véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, 2 roues motorisés ?



Au total, **une petite majorité (51 %)** soit 1 358 répondants) trouve « **adapté** » ou « **tout à fait adapté** » le **choix des véhicules**. En revanche, **une minorité** importante de sondés (**41%** soit 1 077) est en désaccord avec le choix des véhicules concernés, considérant celui-ci comme « **inadapté** » (14%) ou « **totalement inadapté** » (27%)

**Une demande d'exempter les deux-roues** a été faite à plusieurs reprises dans le questionnaire (**60 répondants**) et par la **Fédération Française des Motards en Colère**, principalement car moins encombrants et polluants que les voitures individuelles.

### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Un groupement des entreprises de transports de Haute Savoie et pointe l'importance de **ne pas interdire l'autocar** dans le cadre de la ZFE-m pour plusieurs raisons :

- la complexité d'opter pour l'intermodalité pour transporter un nombre important de personnes (minimum 50) avec bagages et parfois âgées.
- le respect des normes EURO VI et Crit'Air 2 par la plupart des autocars ainsi que le risque de saturation du réseau urbain que pourrait causer un report de ce type de déplacement sont pointés
- la particularité du territoire qui ne dispose pas d'un transport lourd de type métro.
- l'impossibilité économique de changer les autocars de transports scolaires en deux ans

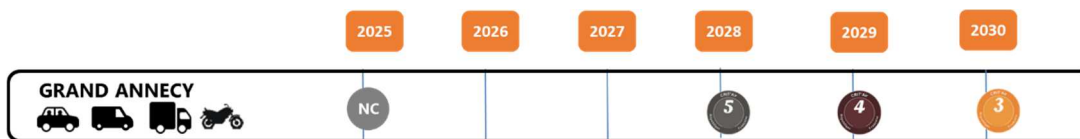
La question de l'intégration des **deux-roues** cristallise également l'attention de quelques acteurs.

### Contributions issues de la concertation avec les associations

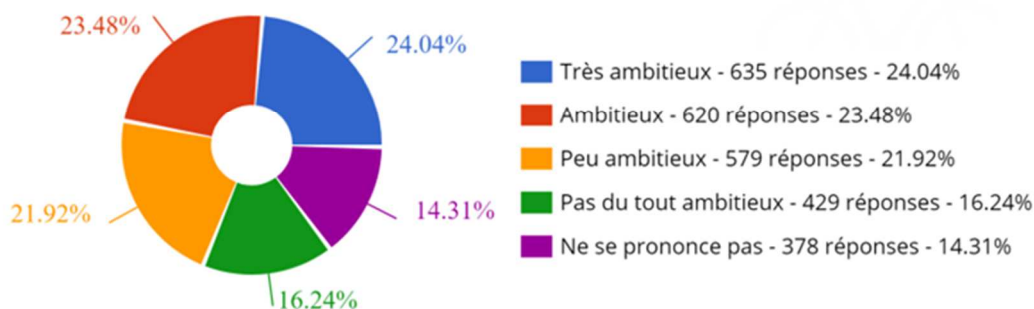
La FFMC 74 indique que les **deux-roues** sont une solution de mobilité peu encombrante, se garent facilement et offrent une fluidité de trafic. Les caractéristiques du parc de deux-roues et de voitures sont très différentes : le kilométrage des deux-roues est réduit, le parc est plus ancien mais en bon état. Par ailleurs, il s'agit de véhicules dont la pratique relève principalement du loisir, et il s'agit également souvent de véhicules de collection. Enfin, les PEM ne sont pas adaptés aux deux-roues.



• Avis sur le calendrier de restrictions de circulation des véhicules



5. Q5 - Que pensez-vous de la restriction des véhicules non classés à compter du 1er janvier 2025 ?



Près de la moitié des répondants (47,5% soit 1 255 répondants) trouve la restriction des véhicules non classés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 – « ambitieuse » ou « très ambitieuse ».

Cependant, 38% des répondants (soit 1 008 répondants) trouve cette mesure « pas du tout » ou « peu ambitieuse ». En réunion publique, un participant a apporté son retour d'expérience sur la ZFE-m de Strasbourg, en précisant qu'elle s'est réalisée difficilement avec un calendrier plus ambitieux imposé. Il est aussi noté l'importance d'informer directement tous les automobilistes qui seront concernés par ces restrictions et de proposer des dérogations pour les cas particuliers.



Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Une échéance 2025 jugée crédible

Selon les participants, l'échéance 2025 sur les véhicules non classés semble crédible et envisageable sans trop de difficulté, à condition d'un accompagnement spécifique des quelques salariés qui seront impactés et de dérogations pour certains véhicules.

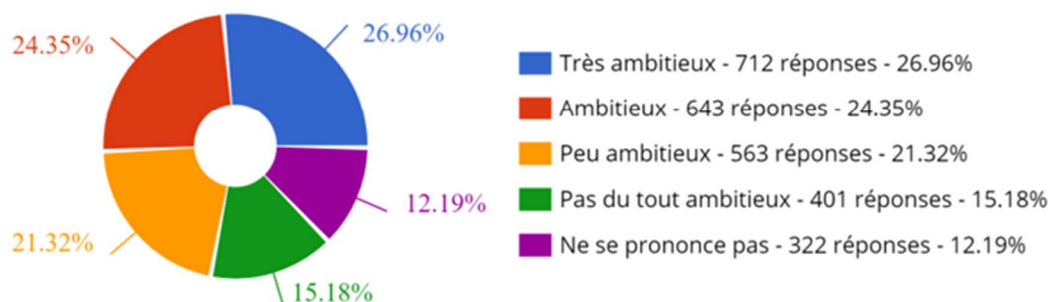
Certaines enseignes de la grande distribution jugent même que les restrictions aux Crit'Air 3 pourraient s'appliquer plus tôt pour les poids-lourds, car leurs flottes de véhicules de logistique sont déjà Crit'Air 2 et moins. Un groupement d'acteurs économiques de Haute-Savoie propose en ce sens une interdiction des véhicules Crit'Air 4 et 5 au 1<sup>er</sup> janvier 2025 puis une interdiction des véhicules Crit'Air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2028 pour le parc roulant des entreprises.

En revanche, le problème se pose pour l'accès des producteurs locaux qui livrent en direct et qui ne disposent pas forcément de véhicules récents. Un accompagnement de ces petites entreprises est à prévoir.

Certains acteurs professionnels et économiques disent qu'il ne faut pas être plus ambitieux car il n'y aura pas encore de moyens alternatifs de transport développés à cette date. Par ailleurs, les délais de livraison font qu'un véhicule commandé aujourd'hui ne pourra pas être livré avant 2025.

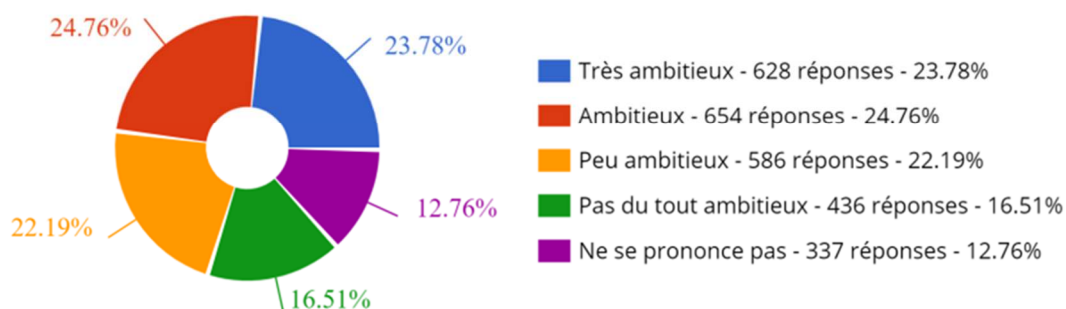


## 6. Q6 - Que pensez-vous du calendrier proposé jusqu'à la restriction concernant les Crit'air 3 et plus en 2030 ?



La majorité de répondants (51% soit 1 355 répondants) trouve la restriction des véhicules Crit'Air 3 et plus en 2030 « ambitieuse » ou « très ambitieuse ». Il s'agit de 15 points de plus que la proportion de répondants considérant que le calendrier proposé pour les véhicules Crit'Air 3 est « peu » voire « pas du tout ambitieux » (36,5% soit 964 répondants).

## 7. Q7 - Que pensez-vous d'un scénario progressif interdisant les véhicules Crit'air 5 et plus en 2028 et les Crit'air 4 et plus en 2029 ?



Près de la moitié des répondants (48,5% soit 1 282 répondants) qualifient l'interdiction progressive des véhicules Crit'Air 5 et 4 en 2028 et 2029 « ambitieuse » ou « très ambitieuse ».

Plus de la moitié des présents aux ateliers (soit 12 personnes) estiment ce scénario ambitieux voire très ambitieux - dans la mesure où les infrastructures permettant le report modal doivent se faire en même temps et que 2029, c'est demain. Il nécessitera aussi que les services de l'agglomération soient en capacité de répondre aussi bien financièrement qu'en termes de mise en œuvre des marchés publics et de mettre en place des infrastructures de transports comme alternatives à la voiture.

Il est proposé un scénario qui va interdire les Crit'Air 5 en 2028 puis les Crit'Air 4 et 3 en 2030. En allant très vite, cela risque d'impacter négativement les publics à faibles revenus. Il faudrait un accompagnement adapté comme la gratuité des transports en commun, la sécurisation des déplacements à vélo, l'amélioration de la logistique du dernier kilomètre et la prise en compte du coût des véhicules car tout le monde n'a pas les moyens de se payer un véhicule propre (inflation, le prix de l'électricité montant de façon exponentielle, etc.). Il est donc crucial d'éviter d'y aller trop vite afin de permettre aux habitants d'avoir le temps de s'approprier et de s'adapter.


Toutefois 39% des répondants (soit 1 022 répondants) juge ce scénario « pas du tout » ou « peu ambitieux ». De même que 7 présents aux ateliers (soit 7 personnes) qui trouvent important d'agir plus rapidement au vu de l'urgence climatique et des impacts de la pollution sur la santé des



**habitants** notamment les plus fragiles. Ils rajoutent que la pollution concerne tout le monde car même ceux qui ont des voitures qui polluent moins, polluent quand même. Il serait donc important **d'inciter tout le monde à changer d'habitudes et de pratiques de mobilité pour l'intérêt collectif**.

**3 participants aux cafés** trouvent les échéances de restriction trop lointaines, et qu'il faudrait restreindre les Crit'Air 3,4,5 plus vite que 2030.

**L'Union TLF**, via une contribution par courrier, souhaiterait avoir un calendrier de déploiement pragmatique et réaliste afin de garantir une harmonisation des calendriers et des contrôles, la mise en place d'un guichet unique et une harmonisation des aides ou encore l'accompagnement du développement des énergies alternatives par un schéma directeur local des réseaux d'avitaillement.


Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

**Une échéance 2030 qui suscite des inquiétudes**


A contrario, il subsiste une interrogation majeure pour 2030 quant à l'intégration des véhicules Crit'Air 3 aux restrictions de circulation. **Les objectifs à 2030 sont jugés ambitieux** (principalement pour les salariés, moins pour les entreprises), néanmoins réalisables pour quelques-uns s'ils sont accompagnés de **moyens complémentaires** (parkings-relais de capacité suffisante, offre de transports collectifs adaptée pour les horaires décalés) et d'un **cadre dérogatoire adapté**.

Un participant suggère de prévoir une **progression jusqu'à 2035** pour introduire ces restrictions, un autre soulignant qu'il n'y a pas d'obligation réglementaire à restreindre la circulation aux **Crit'Air 3** et propose d'avoir des scénarios de gradations en fonction du niveau de qualité de l'air.

Ce dernier point est partagé par quelques acteurs, selon lesquels il est nécessaire de prendre en compte les degrés de **maturité technologique**, la **disponibilité des nouvelles énergies** et les **évolutions européennes** avant de restreindre la circulation de certains types de véhicules.

Toutefois, compte-tenu de plusieurs paramètres dont le parc roulant des entreprises, quelques acteurs économiques de Haute-Savoie proposent que le calendrier de déploiement de la ZFE-m du Grand Anancy (sur un périmètre restant à construire collectivement) soit le suivant :

- **Interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 4 et 5 au 1er janvier 2025 ;**
- **Interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 au 1er janvier 2028.**


Contributions issues de la concertation avec les Personnes Publiques Associées (PPA)

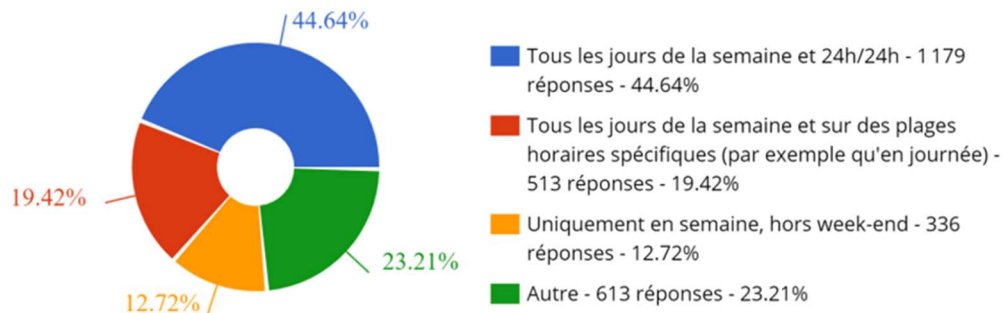
Un représentant de la ville d'Annecy trouve que le calendrier de restriction pour les véhicules Crit'Air 5 et Crit'Air 4 est trop éloigné. Il adhère à la ZFE-m mais trouve que le projet manque d'ambition et qu'il mériterait d'avoir des objectifs plus forts (anticiper davantage). Elle est sceptique sur les moyens de contrôle, mais salue le travail effectué et la dynamique de concertation.



## • Avis sur la temporalité de la ZFE-m

24/7

### 9. Q9 - Selon vous, pour être efficace la ZFE-m doit être effective :



#### ➤ Une ZFE-m active tous les jours de la semaine et 24h/24h pour être efficace

La plupart des répondants (44,6%) estime que, pour être efficace, la ZFE doit être effective tous les jours de la semaine 24h/24h.

De même que 80% des présents aux ateliers (soit 16 personnes) sont favorables à cette temporalité car la pollution est permanente et tous les véhicules polluent quel que soit le moment. L'application de la ZFE durant cette temporalité permet d'améliorer la qualité de l'air, d'avoir moins de pollution sonore, de préserver la santé des habitants et en même temps favoriser le changement de comportement. Mais cela ne sera possible que s'il existe des transports en commun 24h/24 adaptés aux besoins des habitants de la ZFE et à condition de bien formuler les dérogations pour les particuliers et les professionnels. Il est plus simple d'appliquer la ZFE tous les jours de la semaine 24h/24 car cela simplifiera aussi les contrôles et évitera de créer une usine à gaz. Il est nécessaire d'avoir de moyens financiers et humains pour assurer le contrôle de la ZFE sinon des usagers joueront sur les horaires et cela risque de devenir très vite ingérable.

Enfin, un participant au café estime que la ZFE peut être mise en place 24h/24 à condition de développer des navettes de bus mais un autre pense qu'il n'est pas utile d'avoir une ZFE 24h/24 car il y a moins de circulation la nuit.

#### ➤ Une ZFE effective tous les jours de la semaine et sur des plages horaires spécifiques

19% des répondants propose de mettre en œuvre la ZFE tous les jours de la semaine et sur des plages horaires spécifiques (par exemple qu'en journée) comme 20% des présents aux ateliers (4 personnes) mais il faudrait des dérogations pour les cas spécifiques notamment les travailleurs en horaires décalés et ceux qui ont des problèmes de logistique pour parcourir le « dernier kilomètre ». Il est aussi proposé d'interdire la ZFE à certaines voitures pendant les plages horaires de transport en commun.

#### ➤ Des propositions alternatives

On peut cependant noter qu'un nombre important de propositions « alternatives » pour rendre la ZFE-m plus effective ont été émises par les répondants (613 propositions soit 23% des réponses). 2 répondants suggèrent une temporalité plus souple, avec une mise en place de la ZFE-m à minima le week-end ou uniquement pendant les week-ends et les vacances car ils estiment qu'une grande partie de la pollution atmosphérique dans l'agglomération d'Anecy est provoquée par les véhicules circulant le week-end et les vacances. Un autre répondant suggère d'être plus stricte sur les voies de transit en interdisant les véhicules trop polluants la journée hors week-end.





Les présents ont également indiqué que les habitudes des personnes changent en fonction de la météo. En hiver, le Campus d'Annecy-le Vieux n'est pas toujours accessible en bus, selon des étudiants rencontrés lors du café ZFE ; Ils proposent donc de mettre en place des **dérogations exceptionnelles** par exemple en cas **d'intempéries** (neige). A contrario ils proposent **d'interdire la circulation des véhicules (par exemple certains Crit'Air) dans la ZFE-m en période de grande pollution** en invitant les usagers à changer de moyens de déplacement mais aussi en proposant les transports en commun gratuits.



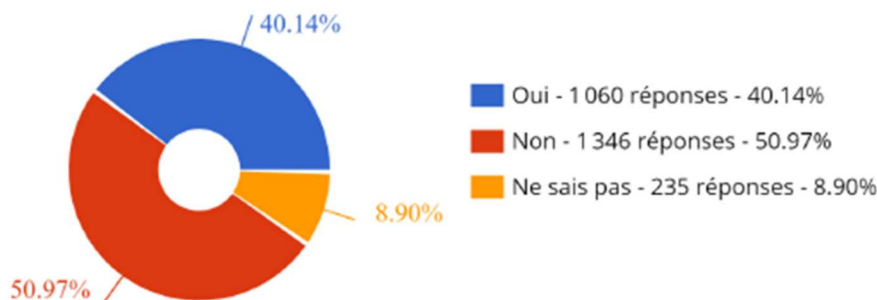
### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

La temporalité de la ZFE-m n'a pas fait l'objet de nombreux débats. Les acteurs sont plutôt en faveur d'une **application 24/24**, certains en faveur d'une **application diurne**. Un participant justifie ce point de vue en soulignant le fait que cette mise en œuvre serait plus simple pour les travailleurs de nuit qui n'auront pas d'alternatives en transports en commun.

## 3.3 Une forte demande d'accompagnement et de flexibilités

### • L'accompagnement au changement des pratiques de mobilités

13. Q13 - Estimez-vous avoir besoin d'accompagnement ou d'aides pour modifier vos pratiques de mobilité afin de respecter la ZFE-m proposée ?



Plus de la moitié des répondants (**51%** soit 1 346 répondants) **déclarent ne pas avoir besoin d'aides ou d'accompagnement pour modifier leurs pratiques de mobilité en vue de respecter la ZFE-m proposée**. Cela s'explique par le fait que la majorité des répondants possèdent au moins un véhicule classé Crit'Air 0, 1 ou 2 (2 633 véhicules sur les 2 641 répondants). En revanche, une proportion non négligeable de répondants (**40%** des sondés soit 1 060) **déclare avoir besoin de mesures d'accompagnement**.

Voici une **synthèse hiérarchisée des propositions d'accompagnement** des répondants et participants :

#### Les propositions d'accompagnement des répondants et participants

- **Plus de transports en commun et de parkings-relais** (1 600 réponses, réunions publiques, pros, espace citoyen)
- **Plus d'infrastructures cyclables** (340 réponses)



- **Une aide complémentaire aux aides de l'Etat pour le renouvellement (ou rétrofit) d'un véhicule faisant l'objet de restrictions de circulations** (320 réponses, cafés ZFE, professionnels)
- **Une aide financière pour utiliser des mobilités alternatives** (140 réponses, espace citoyen)
- **Gratuité des transports en commun** (84 réponses)
- **Conseils en mobilité** pour le grand public (70 réponses, espace citoyen)
- **Autres** (< 30 réponses) : Mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques (28 réponses), développer la communication (26 réponses, espace citoyen), développer le covoiturage (17 réponses, espace citoyen), développer l'autopartage (11 réponses), éduquer à l'environnement

### Les propositions d'accompagnement pour les acteurs socio-professionnels

- **Aider les professionnels via des systèmes de prêts bancaires (type BPI auprès de certaines PME) ou prêt artisans (CMA) que des aides directes trop peu incitatif**
- **Conseils en mobilité** pour les professionnels (type convention CMA)
- Développer des solutions pour la **logistique du dernier kilomètre**
- Déployer les **plans de mobilité entreprises**

### Analyse détaillée des contributions :

14. Q14 - Classez par ordre de priorité les accompagnements supplémentaires qu'il vous paraîtrait essentiel de mettre en place sur le Grand Anecy ?

Classement	1er	2e	3e	4e	5e	6e
Plus de transports en commun et de parkings-relais	1559	421	209	106	35	12
Plus d'infrastructures cyclables	343	712	234	219	258	87
Des conseils et un appui personnalisé pour trouver des solutions alternatives et faciliter vos déplacements	67	187	319	332	525	53
Une aide financière pour utiliser des mobilités alternatives (transport collectif, vélo, autopartage, ...)	143	537	630	359	99	14
Une aide complémentaire aux aides de l'Etat pour le renouvellement d'un véhicule faisant l'objet de restrictions de circulation	318	378	395	390	289	43
Autre (précisez en commentaire ci-dessous)	216	102	72	58	80	620

Parmi les priorités d'accompagnement plébiscitées, on peut noter que **l'augmentation de l'offre de transports en commun et de parkings-relais** se distingue très largement du reste des autres mesures d'accompagnement (**1559 répondants** considèrent cette priorité comme la plus importante). La deuxième mesure d'accompagnement la plus plébiscitée concerne **l'augmentation d'infrastructures cyclables**, devant les **aides financières à la mobilité alternative et au renouvellement de**





**véhicule** (en deuxième priorité, **712** souhaiteraient plus de pistes cyclables, l'accompagnement financier arrive en troisième priorité avec **630** répondants).

En réalisant un calcul pondéré des mesures d'accompagnement proposées, en fonction du nombre de voix et leur place dans le classement les 3 prioritaires sont les mêmes.

## Des aides et conseils personnalisés

### ➤ Des conseils en mobilité

**67** répondants souhaiteraient en priorité la mise en œuvre d'un **dispositif de conseil en mobilité**. En atelier, la création de **référents transport dans les lotissements** a été proposée, afin d'apporter des **conseils et un appui personnalisé** pour trouver des solutions alternatives et inciter les habitants à changer d'habitudes. Avec ce conseil en mobilité, le covoiturage pourrait devenir plus naturel chez les habitants. La personne référente transport, elle devrait être en liaison avec les mairies

### Focus sur l'Espace Citoyen

Pour une meilleure efficacité de la ZFE-m, l'Espace Citoyen a pointé les besoins suivants :

- Des **conseils et aides personnalisés** en accompagnant dès 2024 les 1000 premiers avec des aides et conseils.
- Des **moyens déployés sur le terrain**

Ils préconisent d'aller sur le terrain pour rencontrer le public impacté pour l'aider et le conseiller, notamment les plus modestes (pour lesquels l'usage de la voiture, par son coût, est souvent un facteur de précarisation).

- La lutte contre le non-recours aux aides

### • Campagne de communication et sensibilisation sur les enjeux

**29 répondants** se prononcent en faveur de la réalisation d'une **campagne de sensibilisation sur les enjeux climatiques et de communication sur le changement de mobilités** (conseils, accompagnement), l'offre de transports alternatifs, les carburants verts.

En atelier, les présents ont proposé d'organiser des **journées de sensibilisation (types fresques du climat)** parce qu'il est très important que la population prenne conscience des enjeux. Il faudrait cependant prendre en compte la complexité en termes de mise en œuvre de ces journées. D'autres préfèrent les **ateliers 2tonnes** car ils sont plus orientés sur les solutions qu'une fresque du climat.

### • Des aides financières pour changer de mobilité

Plusieurs participants aux ateliers et aux cafés, ainsi que **20 répondants** ont exprimé le souhait d'avoir des **aides complémentaires au changement de véhicules, mais aussi en fonction du revenu des ménages** (seuil à définir). Il s'agit de mettre en place une aide financière permettant une certaine équité sociale et faire en sorte de ne pas défavoriser les travailleurs du territoire français qui ont de plus faibles revenus que les frontaliers.

A cela s'ajoute l'idée d'avoir des « **chèques transport en commun** » pour ceux avec de faibles revenus. **20 répondants** souhaiteraient que les aides soient appliquées de **manière équitable** sans oublier les classes moyennes. Un participant au café note également qu'il faudrait des aides pour les




classes moyennes et les alternants ayant besoin de la voiture au quotidien, et pas seulement pour les plus précaires.

**13 répondants** proposent des aides au **biocarburant**.

**7 répondants** proposent des **aides sous conditions de ressources pour les personnes en situation de précarité**, calculées selon le reste à vivre. **3 répondants** se sont aussi positionnés en faveur **d'aides pour des publics plus fragiles** comme les familles, personnes âgées.

**7 répondants** sont favorables à des **aides aux PME/commerces/artisans** et autres **entreprises**.


Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

**Les aides aux entreprises**

Plusieurs acteurs ont mis en évidence la nécessité d'un **accompagnement des entreprises dans leur changement de véhicule** (poids-lourds, camions légers), **recours à des motorisations alternatives**, ou leur **achat d'une flotte de vélos** (cargos) dont le coût d'investissement est trop élevé pour beaucoup d'entreprises. Cet accompagnement pourra passer par :

- des aides aux prêts bancaires (type BPI auprès de certaines PME), plutôt qu'une aide directe parfois trop peu incitative,
- des conseils type convention CMA,
- des prêts artisans (CMA) pour favoriser le renouvellement des véhicules

**Les aides aux salariés**

Par ailleurs, les participants réaffirment le besoin **d'accompagner les habitants et salariés impactés par la ZFE**, par :

- le déploiement des plans de mobilité entreprises et des conseils en mobilité à destination des salariés
- des aides complémentaires en fonction des revenus pour les salariés travaillant dans le périmètre de la ZFE-m, y compris pour les résidents hors Grand Anancy.
- des conseils en mobilité,
- des aides de type forfait mobilité alternative.

Pour recourir à ces aides, l'Union des Transports Collectifs de France suggère de **privilégier une harmonisation des aides et accompagnements financiers entre les territoires** (guichet unique).

## L'accompagnement par l'amélioration de l'offre de mobilité

- **Développer et améliorer l'offre de transports en commun**

Le **projet de transport collectif en site propre intégral** (TCPSi) pour 2030-2032 et les nouveaux **parkings-relais** proposés par le Grand Anancy sont très bien accueillis par **la majorité des participants** (même si certains voudraient agrandir les parkings existants et créer plus de parkings). Néanmoins, certains participants ont des questions sur leur insertion urbaine (notamment sur les rives du lac) et attendent la concertation sur ce projet.


En outre, **335 répondants** se sont prononcés en faveur du **développement** (lignes de train, navettes fluviales, télécabines, transports en commun dans les zones non-desservies, navettes...) et de **l'amélioration de l'offre de transports en commun**. L'amélioration du réseau de transports en commun en matière d'amplitude horaire, de cadencement et de maillage territorial a été évoquée par plusieurs participants aux cafés, ateliers et réunion. Il est proposé par exemple **d'intensifier le trafic de train entre Groisy et Anancy** car aujourd'hui, il n'existe que le Lemman Express (ligne transfrontalier) entre Groisy, Pringy et Anancy. Puisqu'il existe des gares et des voies ferrées, ils proposent de mettre



au taquet ces équipements pour avoir des solutions de transport propres entre Groisy et Annecy avec un arrêt à Pringy.


**83 répondants** souhaitent bénéficier de **plus de bus, que ce soit en termes de fréquence, d'amplitude horaire ou de nouvelles lignes** (lac ; montagne à Nâves, Villaz ou Fillière ; lignes qui circulent uniquement en périphérie comme Seynod Périaz - Meythet centre, Seynod – Poisy ou Annecy-le-Vieux - Argonay ; communes concernées par la ZFE-m avec SIBRA ; depuis La Balme ou Sillingy ; à Evires, axe Rumilly - Annecy ; des lignes plus directes pour aller au centre-ville en changeant le bus 2 depuis Périaz et le bus 3 depuis Chavanod ; axe Chapeiry-Annecy ; à Cruseilles ; à Allonzier-la-Caille ; pour les personnes habitant au-delà de la CCSLA et devant transiter par Annecy [L51 et Ceva],...). Pour inciter les gens à prendre le bus, il est proposé lors des cafés **d'améliorer la sécurité dans les bus** notamment ceux qui vont à Meythet, à Cran et autour de la gare d'Annecy, ainsi qu'une meilleure desserte de Pringy. Il est aussi proposé de **développer le réseau de bus vers les sites de loisirs de montagne** comme les Glières, le Semnoz, voire même des funiculaires vers le sommet des Glières avec des navettes de bus.

**43 répondants** souhaitent la mise en place d'un **tramway** (notamment depuis Albertville).

 **Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels**

Les participants ont exprimé leur souhait de développement du **covoiturage** et des **infrastructures de transports en commun**, y compris les PEM, afin d'offrir à chaque grand annécien une **solution de mobilité alternative**. Ces infrastructures doivent aussi constituer une réponse à la difficulté « **du dernier** » kilomètre.

Concernant le projet de TCSPi, Carrefour souligne l'importance de maintenir le gabarit des voiries pour permettre le passage des poids-lourds, ainsi que le besoin de préserver des aires de livraison.

 **Contributions issues de la concertation avec les acteurs associatifs**

A ce sujet, la FPMC 74 a mis en lumière la vigilance à porter quant aux capacités des futurs PEM. D'autre part, le sujet du **coût des transports en commun a été soulevé**, l'ARDSL regrettant la tarification SIBRA, citant l'exemple d'une famille de 4 personnes qui préférerait se déplacer en voiture pour éviter l'achat de 4 billets de transport en commun.

- **Développer des parkings-relais**

**93 répondants** demandent la mise en place de **parking-relais facilitant l'accès à d'autres modes de transport** (Chavanod, Saint-Jorioz, Glaisins, Marquisats, rond-point de la Mouette à Seynod, Epagny).

**64** demandent une **augmentation du nombre de parkings** (dont 3 des parkings deux-roues) **et parkings-relais** ; **31** souhaiteraient des aides au stationnement/des stationnement moins chers voire gratuits.

Aussi bien en atelier que lors des cafés, il est proposé de **développer des parkings-relais aussi bien en entrée qu'en sortie de ville** avec une liaison directe aux réseaux de transports en commun comme dans les communes de Sévrier, Meythet, Poisy, Pringy, Chavanod, sur les principales voies d'accès à Annecy. En outre, ils proposent d'**agrandir les parkings-relais existants** (comme celui de Fillière) déjà complets et **créer de nouveaux parkings-relais gratuits** (vers Veyrier-du-lac) car si ces deniers sont payants cela reviendra plus cher de payer une place puis un ticket de bus, surtout si la voiture compte plusieurs passagers. Il est aussi important d'améliorer l'accessibilité au parking et d'y prévoir des aménagements adaptés aux piétons et cyclistes.





### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Les participants ont pointé la nécessité de créer des **parkings-relais** avec des alternatives de mobilité disponibles à toute heure, y compris des véhicules en autopartage.

Une partie des contributions de ces acteurs s'est penchée sur le développement des parkings-relais et la bonne communication autour de ces derniers. En effet, la problématique du stationnement est centrale à Annecy comme dans ses environs.



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs associatifs

Roule&Co interroge la tarification horaire des parkings-relais.



### Contributions issues de la concertation avec les Personnes Publiques Associées (PPA)

Un représentant de la ville d'Annecy trouve qu'il faudrait privilégier un parking plus en extérieur sur la route des Creuses pour bloquer les voitures avant. Les parkings affichés en 2025 sont ceux existants actuellement et situés en bordure du périmètre ou directement accessibles depuis un axe de transit.

- **Une meilleure tarification voire la gratuité des transports en commun**

**84 répondants** demandent la **gratuité des transports en commun**. De même que des participants aux ateliers et cafés souhaiteraient un **tarif attractif** voire une **gratuité des transports en commun notamment pour les plus précaires**. Cependant, ils sont conscients que la gratuité n'est pas simple à mettre en place. Selon eux, il faudrait proposer **une tarification unique entre les réseaux bus, TER de la Région et pour les correspondances entre J'ybus et la Sibra**, avoir la même carte d'abonnement Sibra pour les trains "de proximité" (Groisy - Pringy - Annecy...),

- **Développer davantage les infrastructures cyclables**

**68 répondants** souhaitent une amélioration des **infrastructures cyclables**, le développement des **stationnements vélos** et une amélioration de l'**offre de transports cyclables**. Le développement de la mobilité douce suppose notamment l'aménagement de pistes cyclables (notamment de la campagne vers la ville comme entre La Roche-sur-Foron et Annecy) et d'un réseau de vélo en libre-service. Le développement de la pratique du vélo a été évoqué plusieurs fois dans les cafés. Les participants proposent de faciliter la pratique du vélo en créant des itinéraires cyclables sécurisés et en développant les solutions de stationnement (abris vélos sécurisés).

**10 répondants** demandent des **aides pour la pratique des modes doux**, le financement de vélos, de vélos-cargos ; **7** souhaiteraient le développement et l'amélioration des **infrastructures piétonnes**. Toutefois, certains répondants soulignent que la mobilité douce n'est pas accessible à tous les publics.

En réunion avec la Chambre de Métiers et de l'artisanat, le développement du vélo à Annecy a été apprécié, mais attention à bien développer les infrastructures cyclables car le partage de la route avec les automobilistes est une source de stress et génère des accidents.



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Le développement de la pratique cycliste a également fait l'objet de nombreuses discussions lors de la concertation avec les acteurs socio-professionnels. Le développement du vélo à Annecy apparaît comme une bonne chose, sa pratique est croissante mais le **développement des infrastructures**



**cyclables** doit être réfléchi car le partage de la route avec les automobilistes et les voies cyclables est une source de stress et d'insécurité. Les acteurs proposent par exemple de mettre à disposition des vélos sur chaque parking relais pour permettre aux salariés de finir leurs trajets vers les entreprises.



## Contributions issues de la concertation avec les acteurs associatifs

L'Automobile Club du Mont-Blanc rejoint la proposition du Grand Anancy de permettre à chacun de se déplacer selon ses possibilités, de faciliter le recours au vélo sans empêcher la circulation automobile, qui restera centrale.

- **Développer des bornes de recharge électrique**

**46 répondants** demandent l'installation de **bornes de recharge électrique en ville** (à Saint Felix, Alby-sur-Chéran, Pont de Brony, Pringy...). Quelques présents souhaitent également des aménagements et solutions de recharge pour les véhicules électriques et les vélos y compris **dans les parkings-relais**, mettre en place des panneaux solaires pour être moteur en matière de production d'électricité pour alimenter ces bornes. Quelques présents indiquent que cette électricité fournie ne doit pas être gratuite.

- **Développer la voiture partagée**

**24 répondants** expriment une amélioration de **l'offre de covoiturage** (aires, voies...) et d'**autopartage** (voitures et vélos) avec des aides. Un certain nombre de présents ont souligné l'importance de **développer le covoiturage** pour réduire les bouchons (frais de péages réduits, voies de covoiturage, etc.) mais aussi des **aires de covoiturage à proximité des centres de vie**. Cependant un participant aux cafés considère les voies de covoiturations comme une écologie punitive et estime que chacun doit avoir le choix.

- **Amélioration des infrastructures routières**

**9 répondants** se positionnent en faveur d'une **amélioration des infrastructures routières**. **7** autres ont souligné l'importance d'une **amélioration globale du plan de circulation dans Anancy**.

### Focus sur l'Espace Citoyen

L'espace citoyen considère que ses solutions pour actionner le changement doivent être mises en œuvre dès maintenant, pour permettre à chacun d'avoir accès à une solution selon ses besoins. Cela passe par :

- des solutions de mobilité adaptées, en testant des dispositifs innovants
- un maillage géographique total (périphérie, zones rurales, cœur de l'agglomération) ou encore, en déployant les solutions de mobilités du PDM
- une tarification abordable et incitative, voire sociale

Un réseau de partenaires et de relais doit permettre d'aiguiller chacun en ce sens.

- **Amélioration de la logistique urbaine durable**

Si certains répondants considèrent justifié la restriction de la circulation des camions de livraison, la plupart la considèrent dangereuse : les commerces ne seront plus approvisionnés, la marchandise ne pouvant être délivrée. Concernant les livraisons, ce seront seulement les gros groupes qui auront les moyens de changer leurs parcs qui iront dans le centre . Un répondant considère ainsi qu'il faut adapter





les mesures pour les entreprises locales travaillant dans ce secteur pour favoriser l'économie du territoire.

Un répondant regrette l'absence d'alternative crédible, comme le fret. L'ACPCI qui rassemble des chargeurs (ou donneurs d'ordre) industriels importants sur le territoire porte une réflexion avec ses adhérents sur la mutualisation, la multimodalité et le fret ferroviaire

Quelques participants aux ateliers ont ainsi proposé de développer des **solutions pour la logistique du dernier kilomètre**.

L'idée consiste à développer un **pôle multimodal logistique** qui va permettre le déchargement et rechargement des marchandises à un coût raisonnable avec des véhicules adaptés à la ZFE en évitant de trop pénaliser les entreprises. Cette solution favorise le maintien de l'activité et des emplois, mais peut aussi avoir des avantages financiers (augmentation de l'activité des commerces).

### • Les flexibilités à la ZFE

Globalement, les participants souhaitent la mise en œuvre de **dérogations** pour **prendre en compte les situations particulières et réinstaurer un peu d'équité** dans le cadre de cette mesure.

A contrario, **121 répondants** et quelques présents aux ateliers et cafés ne souhaitent **aucune dérogation** car ils estiment que cela nuirait au fonctionnement de la ZFE, **15 répondants** aimeraient que les dérogations soient **limitées**, notamment pour des questions de portée de la mesure et de contrôle.

Voici une **synthèse hiérarchisée** des propositions de dérogations des répondants et participants :

#### Les propositions de dérogations des répondants et participants

- **Pass ZFE 24h** (530 réponses et espace citoyen)
- **Travailleurs en horaires décalés** (480 réponses et demande de certains professionnels)
- **Véhicules de collection** (460 réponses)
- **Covoiturage** (420 réponses et certains professionnels)
- **Véhicules des associations de bienfaisance** (310 réponses)
- **Aucune dérogation** (121 réponses mais aussi quelques participants à l'atelier)
- **Evènement sportif ou culturel** (115 réponses)
- **Dérogation pour les professionnels** (91 réponses)
- **Dérogation pour les personnes à mobilité réduite** (personnes âgées, femmes enceinte, ...) **et leurs accompagnants** (72 réponses)
- **Autres** (< 50 réponses) : habitants/travailleurs, petits budgets, services publics, visites médicales, déménagements, transport de biens lourds, VASP, campings car, météo (neige, verglas...), jours de grève, pass jeunes conducteurs et/ou nouveaux arrivants

#### Les dérogations souhaitées par les acteurs socioprofessionnels

- **Engins de chantier** : camion grue, camion toupie, ...
- **Véhicules agricoles** (tracteurs : travail des champs, transports de bétail, matériel, déneigement, montées en alpage)





- **Cars** en zones rurales
- **Commerçants non sédentaires et producteurs locaux**, limitée aux déplacements sur marché et livraisons
- **Artisans** sur des « heures creuses » de trafic (ex : 6h du matin)
- **Entreprises en difficultés économiques**
- Entreprises justifiant de l'achat de véhicules autorisés avec un **décalage de livraison important**

### Analyse détaillée des contributions :

16. Q16 - Parmi les propositions suivantes, classez par ordre de priorité les dérogations qui vous paraissent prioritaires à mettre en place sur le Grand Anancy :

20 64 participants / 20 641 réponses

Classement	1er	2e	3e	4e	5e	6e	7e
Pass petit rouleur, permettant de circuler dans la ZFE-m au maximum une fois par semaine	529	287	290	264	140	124	36
Véhicules de collection	458	288	119	106	147	364	98
Participation à un événement sportif ou culturel sur justificatif	115	211	234	253	318	179	49
Travail en horaires décalés	481	400	311	215	146	76	9
Véhicules des associations de bienfaisance	305	416	319	208	210	118	28
Covoiturage	418	423	338	227	155	115	27
Autre (précisez en commentaire ci-dessous)	338	62	66	42	38	75	475

Pour la dérogation jugée la plus prioritaire, les dérogations à mettre en place en priorité sur le Grand Anancy sont dans l'ordre:

1. **Le pass petit rouleur (529 votes) en 1<sup>e</sup> position**
2. **Le travail en horaires décalés (481 votes)**
3. **Les véhicules de collection (458)**

Parmi **les dérogations qui viennent ensuite** (au deuxième et troisième rang par ordre de priorité), on trouve notamment le **covoiturage** et les **véhicules des associations de bienfaisance**.

Les présents aux différents temps de concertation se sont davantage exprimés au sujet des **travailleurs en horaires décalés**, du **pass petit rouleur** et des **véhicules de collection**.

Parmi les autres souhaits des participants, on retrouve les dérogations suivantes :

- **91** répondants demandent une dérogation pour les **professionnels**, dont **25** pour les artisans/professionnels du bâtiment/professionnels des travaux, **23** pour les professionnels de santé, **18** pour les livreurs, ou encore **6** pour les commerçants ;



- **66** répondants souhaitent une dérogation pour les **deux-roues** (et trois-roues). *NB : ce sujet des deux-roues n'est pas traité par le biais d'une dérogation mais via la définition des véhicules concernés ;*
- **46** répondants souhaitent une dérogation pour les **personnes à mobilité réduite** et **13** ont exprimé leur souhait d'avoir une dérogation pour les visiteurs et accompagnants de personnes à mobilité réduite (*bénévoles, proches ou professionnels*) ;
- **45** répondants et quelques présents demandent une dérogation pour les **habitants** (*certains précisent habitants « du Grand Anecy », « hors Anecy » ou encore « d'Anecy », mais beaucoup ne précisent pas*) ;
- **44** répondants souhaitent que les **travailleurs** obtiennent une dérogation ;
- **37** répondants demandent une dérogation pour les **services publics**, dont les services d'urgence (*police, pompiers, ...*), les transports scolaires, les services de propreté et La Poste ;
- **37** répondants et plusieurs présents demandent une dérogation pour les **petits budgets/ménages modestes** ;
- **32** répondants et plusieurs présents souhaitent une dérogation pour les **visites médicales** (*urgences incluses*) ;
- **20** répondants demandent une dérogation pour les **déménagements et autres événements privés exceptionnels** tels que des urgences familiales ou le transport de biens lourds ;
- **13** répondants et une présente propose une dérogation pour les **familles avec enfants**

De plus, voici l'ensemble des demandes beaucoup plus anecdotiques proposées par les répondants : *Absence de transports en commun (8), Touristes (5), Jeunes conducteurs (4), Horaires d'école (4), Camping-car/vans aménagés (4), Pour se rendre à un arrêt de transport en commun (3), Professionnels (libéraux) (3), Professionnels (agriculteurs) (2), Associations (2), Intempéries météorologiques (quelques présents), Professionnels (services) (1), Professionnels (dépannage) (1), Professionnels (indépendants) (1), Professionnels (TPE) (1), Professionnels (commerciaux) (1), Nouvel arrivant (1), Alternant (1) Détenteurs abonnement de transport en commun (1), Véhicules peu polluants malgré leur âge (1), Habitants ayant entamé une démarche pour le remplacement de leur véhicule (1), Frontaliers (1), Autopartage (1), Parents en garde alternée (1).*

Par ailleurs, **25** répondants se sont exprimés **contre certaines dérogations** : 11 contre les véhicules de collection, 6 contre les dérogations pour cause de manifestations et loisirs, 5 contre les petits rouleurs, 5 contre les touristes, 3 contre les services publics, et 1 contre le covoiturage.



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Plusieurs **dérogations** ont été collectivement formulées par les présents aux ateliers :

- Des véhicules spécifiques selon la **carte grise**, par exemple pour les camions grue ou encore les camions toupie.
- Les **véhicules en covoiturage**
- Les **véhicules professionnels « petits rouleurs »**, avec un système d'enregistrement. Cela concerne les véhicules très spécifiques, **utilisés occasionnellement**, qui ne parcourraient que peu de kilomètres (moins de 3000 km par an), ainsi que les « véhicules muets », conservés en cas de panne, notamment par les structures professionnelles représentatives du BTP.
- Les **commerçants ambulants**, limitée aux déplacements du marché bi-hebdomadaire



- Les **véhicules agricoles** (tous tracteurs : travail des champs, transports de bétail, matériel, déneigement) et camions de livraison. Pour cause, la chambre d'agriculture indique que quelques **parcelles agricoles encore exploitées se trouvent dans la ZFE-m** (Annecy-le-Vaux, Seynod...)
- Les véhicules de travail : **engins de chantier, livraison**. D'autre part, un participant à l'atelier réalisé à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, indique qu'**aucun véhicule électrique n'a une autonomie suffisante pour intervenir sur des chantiers de montagne** (la Clusaz, le Grand-Bornand), avec les charges transportées. Dans l'attente du développement de solutions, une dérogation leur sera nécessaire.
- Les **salariés travaillant en horaires décalés** et les artisans sur des « heures creuses » de trafic (ex : 6h du matin)
- Les **véhicules de collection**. A contrario, un participant trouve qu'il n'y a pas de raison d'autoriser ces voitures très polluantes qui appartiennent en général à des personnes aisées disposant d'un autre véhicule pour leurs déplacements quotidiens.
- Les **événements** type retour des alpages
- **Les deux-roues**

En marge, des contributeurs proposent :

- la mise en place de dérogations pour les **entreprises en difficultés économiques**,
- l'accord d'une tolérance pour les entreprises justifiant de l'achat de véhicules autorisés avec un **décalage de livraison important**,
- l'exonération systématique des véhicules pour lesquels une **offre compatible n'existe pas encore**
- des dérogations totales pour certains **sites**.

Ces dérogations devront être justifiées et renouvelables à intervalles réguliers.

La **Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc** souhaite que soient mises en place des dérogations permanentes pour les véhicules agricoles et de transport des productions agricoles au préalable de la mise en place de la ZFE-m. afin de permettre aux agriculteurs de continuer à exercer leurs activités dans de bonnes conditions. En effet, telle qu'elle est envisagée et sans dérogations permanentes, la ZFE-m du Grand Anancy aurait des impacts économiques conséquents sur l'activité agricole locale, alors même qu'à ce jour, les agriculteurs ne disposent d'aucune solution alternative économiquement viable leur permettant de transformer leurs véhicules.

Selon la **SICA Pays de Faverges et du Laudon**, il est essentiel que ce projet soit réalisé en permettant aux agriculteurs de continuer à travailler sur le territoire. Elle demande que soit pris en compte dans l'élaboration de cette ZFE-m :

- **une dérogation permanente pour les véhicules agricoles et les véhicules de transport de productions** (certains alpagistes entre autres, ne possèdent qu'un véhicule, il leur sert, pour accéder à l'alpage mais également pour effectuer les livraisons).
- Une mise en place de **dérogation pour les véhicules agricoles effectuant la traversée de la ville d'Annecy** pour les montées en alpage, la réalisation des foin et divers travaux agricoles
- Une mise en place de **dérogation pour les véhicules agricoles effectuant les déneigements de l'agglomération du Grand Anancy**.

Le schéma qui semble le plus juste et plus soutenable pour les entreprises et les particuliers doit intégrer des mesures d'assouplissement comme :

- Prévoir des **dérogations pour les entreprises en difficultés financières** (en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou en état de cessation de paiement) ;



- Accorder une tolérance pour **les entreprises qui peuvent justifier de l'achat de véhicules autorisés avec un délai de livraison important** ;
- Instaurer également des **dérogations spécifiques pour certains secteurs d'activité**, et d'ores et déjà concernant le BTP pour les véhicules tels les camions-bennes, camions-grue, bétonnières, mais aussi pour les interventions en urgence (fuite d'eau, panne électrique), les opérations de maintenance (accès des artisans chez les particuliers), les livraisons de chantiers, les véhicules frigorifiques ; le commerce non sédentaire.
- **Exonérer systématiquement les véhicules pour lesquels il n'existe pas sur le marché d'offres compatibles** ;
- **Accorder une attention particulière aux salariés** afin d'éviter une dégradation de l'employabilité et des difficultés (déjà conséquentes) de recrutement, comme par exemple pour les travailleurs de nuit n'ayant pas accès aux transports en commun ;
- Identifier si besoin des sites (principalement économiques) sur le territoire bénéficiant de dérogations totales.

### 3.4 Les sujets non-soumis à concertation

#### • Le contrôle de la ZFE

Le sujet du contrôle de la ZFE a fait réagir plusieurs participants. Sur le questionnaire, 20 répondants ont exprimé des doutes quant à la faisabilité des contrôles. Lors des différents temps de concertation, plusieurs inquiétudes ont émergé au sujet des contrôles du **respect de la ZFE** (périmètre, temporalité), ou du respect des **dérogations** si des **contrôles n'étaient pas faits**. Un présent redoute une surveillance par radar ou lecture de plaques, qu'il considère comme des outils d'un état totalitaire.



#### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels et associations

La question du contrôle de la ZFE questionne autant les acteurs économiques que les associations : *quelles seront ses modalités ? comment contrôler les dérogations ?*

L'Automobile Club du Mont-Blanc craint que le contrôle de la ZFE soit **complexe** à mettre en place.

#### • La communication à mener autour de la ZFE-m

Dans tous les dispositifs menés, le **besoin de sensibilisation/communication** a été pointé. Près de **104** répondants et plusieurs présents suggèrent que **plus de communication et de sensibilisation soient menées à destination des habitants, des acteurs économiques** (ex., acteurs du tourisme) mais aussi de l'extérieur, au sujet :

- Des **enjeux de pollution de l'air**, à travers par exemple des journées de sensibilisation type « fresque du climat » pour les habitants du Grand Annecy
- De la **mesure de ZFE-m**, pour l'expliquer au plus grand nombre de manière pédagogique
- Du **changement de mobilité** : offre alternative, mobilité verte, modes doux...





### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Les acteurs économiques et socio-professionnels rencontrés ont souligné l'importance d'une **communication** importante auprès du **grand public** au sujet de la mise en place de la ZFE. Celle-ci se devra donc être anticipée pour **visibiliser la ZFE-m, la rendre pédagogique et la valoriser**.

Au-delà d'une large communication à destination de tous les publics, des actions ciblées devront être mises en œuvre pour parvenir à toucher toutes les personnes concernées, en s'appuyant sur les garagistes, associations, réparateurs, ... Des entreprises se proposent également de relayer directement la communication réalisée par le Grand Anancy pour toucher leurs salariés.



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs associatifs

En parallèle, une association propose que des **sensibilisations** et **incitations** à l'écoconduite soient développées et intégrées dans les formations des auto-écoles.

### Focus sur l'Espace Citoyen

Le plan de communication est essentiel afin d'informer tous les grands annéciens de manière pédagogique, simple (méthode Facile à Lire et à Comprendre) et lisible doit leur permettre de comprendre la mesure. Ce plan devra mettre en avant les bénéfices du changement, et les mesures concrètes adaptées à chacun pour sortir du tout voiture

### • Le suivi et l'évaluation



### Contributions issues de la concertation avec les acteurs socio-professionnels

Outre la mise en place de la ZFE, les acteurs se sont penchés sur le **suivi de la ZFE** et **l'évaluation de ses impacts sur la qualité de l'air** et ses **bénéfices sanitaires**, ainsi que de son **efficacité**. Pour ce faire, un comité de pilotage multi-partenarial pourrait être envisagé, ou encore un comité de suivi territorial avec les ZFE voisines.

Plusieurs acteurs demandent **l'établissement d'un cadre et d'un cadencement de suivi des objectifs** des ZFE en matière de **qualité de l'air**.

La contribution émise par un groupement d'acteurs économiques de Haute-Savoie partage la nécessité **d'anticiper et de préparer le déploiement de la ZFE-m** afin de **réduire les impacts économiques et sociaux** pour les entreprises ainsi que pour les salariés de l'ensemble du territoire et des territoires voisins. Ils font part de leur volonté d'être associés à la définition d'un **modèle juste et soutenable** sur le plan du calendrier, des modalités de déploiement et de l'accompagnement.

L'Union des Transports Collectifs de France et plus précisément sa Commission Logistique Urbaine propose l'établissement d'un **comité de coordination national des ZFE-m** afin de garantir une **harmonisation des calendriers et des contrôles**, et maintenir une **cohérence de connexion routière des territoires**. En sus, un **comité de coordination des ZFE au niveau de la région** pour **garantir une compatibilité des ZFE-m sur un même territoire**.



### Focus sur l'Espace Citoyen

Pour une meilleure cohérence de la mesure, l'espace citoyen a souligné la nécessité de communiquer sur les effets et évolutions de la mesure de la ZFE-m, afin de prouver aux citoyens l'utilité des efforts réalisés. Cela nécessite une mesure précise et une transparence des résultats en matière de résultats sur la santé, sur la qualité de l'air, de la pratique des modes doux... encadrée par un comité de suivi multipartenaires.

Pour s'assurer de bonne mise en place de la mesure, et afin garantir le respect de l'équité sociale, l'Espace Citoyen propose un pilotage pluriel, qui comprend un copil pluridisciplinaire, un comité de suivi territorial et des partenariats.





## 4. Conclusion

Ce bilan de concertation clôture une **phase de concertation volontaire** menée par le Grand Anancy avec les acteurs économiques d'octobre à décembre 2023 et avec le grand public du 14 décembre au 16 février 2024 sur la mise en œuvre de la ZFE-m.

La concertation a permis à une **pluralité d'acteurs de s'exprimer, 3 110 participants au total** : grand public (étudiants, familles, retraités, actifs, ...), acteurs économiques, Espace Citoyen, associations et communes voisines. **17 rendez-vous** ont été réalisés (dont 10 ouverts à toutes et tous) ainsi qu'un **questionnaire en ligne**.

Les **sujets ouverts à la concertation grand public** étaient le **calendrier de restrictions de la ZFE, la temporalité, les dérogations et les modalités d'accompagnement**.

Le **scénario de ZFE-m divise les participants**, au vu de ses impacts sur les personnes aux revenus les plus modestes et pour les salariés (notamment en horaires décalés). Les acteurs économiques ajoutent également l'**impact pour certains véhicules professionnels, les artisans et les agriculteurs**. L'espace Citoyen souligne le **faible nombre de véhicules concernés**.

Une partie des participants estime néanmoins que la **ZFE est pertinente pour répondre aux enjeux de qualité de l'air**. Cependant, plus de la moitié des participants jugent que l'impact de la ZFE sur la qualité de l'air sera peu ou pas du tout important.

Le **périmètre de la ZFE-m a été plutôt apprécié par plus de la moitié des participants**, notamment grâce aux **itinéraires de transits** permettant de traverser la ZFE-m d'un point à un autre. Ces derniers ont fait l'objet de débat entre ceux qui pensaient qu'il en faudrait plus ou moins. Certains acteurs économiques ont proposé d'exclure la Zone d'Activité Economique des Romains du périmètre de la ZFE, avec l'usine NTN présente.

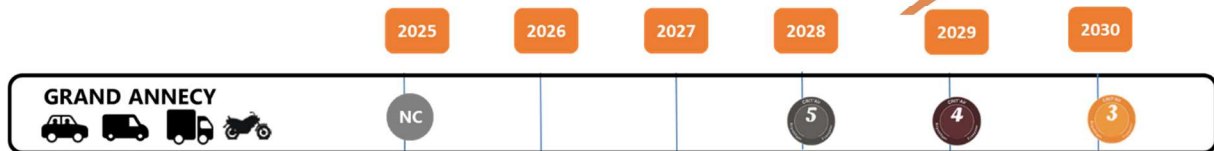
Les **véhicules concernés** par la ZFE-m sont estimés majoritairement comme adaptés. Seuls les **deux-roues** ont fait débat dans le questionnaire ou dans les réunions avec les associations (Fédération Française des Motards en Colère).



La restriction des véhicules non classés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 puis Crit'Air 3 et plus en 2030 est jugée **ambitieuse par 50% des répondants**. Tandis que les professionnels estiment crédible l'échéance 2025 et ambitieuse celle de 2030. Ils pointent le **besoin d'accompagnement** (parkings-relais, offre de transport collectif adaptée pour les horaires décalés) et d'un **cadre dérogatoire adapté**. Le **scénario progressif interdisant les Crit'Air 5 et plus en 2028 et les Crit'Air 4 et plus en 2029** est quant à lui jugé **ambitieux par 49% des répondants** et apprécié par les participants à l'atelier, car il permet une progression dans les restrictions.







**En outre, la temporalité de la ZFE-m souhaitée par la plupart des participants est 24h/24 et tous les jours de la semaine.** Quelques participants dans le questionnaire indiquent une temporalité plus souple, avec une mise en place de la ZFE-m uniquement pendant les week-ends et les vacances, ou certains acteurs économiques une application diurne.



Les flexibilités ont fait l'objet de débat parmi les participants. Les **dérogations** les plus nécessaires selon une majorité de participants sont le **pass ZFE 24h, les travailleurs en horaires décalés, les véhicules de collection, le covoiturage et les véhicules des associations de bienfaisance**. Les professionnels ont mis en avant **le besoin de dérogations pour les engins de chantier, les véhicules agricoles, les cars, les commerçants non sédentaires et les producteurs locaux, les artisans, les entreprises en difficulté économique ou celles qui justifient de l'achat de véhicules autorisés avec un délai de livraison important**.

**Des mesures d'accompagnement** sont estimées nécessaires par les participants. En majorité, ils souhaitent **plus de transports en commun et de parkings-relais, plus d'infrastructures cyclables, une aide complémentaire pour le renouvellement (ouetrofit) d'un véhicule faisant l'objet de restrictions, une aide pour utiliser des mobilités alternatives**. Les professionnels soulignent la **nécessité d'aider via des systèmes de prêts bancaires et/ou artisans, des conseils en mobilité, des solutions pour la logistique du dernier kilomètre et le déploiement des plans de mobilité entreprise**.

### Conclusion de l'Espace Citoyen sur la ZFE-m

Au terme de l'étude menée par l'espace citoyen, leurs membres sont parvenus à la conclusion que la ZFE-m est un sujet de controverse inutile étant donné le faible nombre de véhicules concernés par les interdictions, mais c'est en revanche un outil utile pour engager les débats sur l'équité, la santé, les pollutions de l'environnement dues à nos déplacements, le changement climatique et de nouvelles manières de nous déplacer autrement qu'en voiture solo, l'apaisement de notre territoire saturé par les flux automobiles... et pour favoriser la transition vers des mobilités décarbonées pour tous. La ZFE-m, c'est la **possibilité de transformer une contrainte en opportunité**. Sans attendre les infrastructures lourdes projetées, il est possible de mettre en œuvre dès aujourd'hui une nouvelle vision de la mobilité au sein de l'agglomération : **un projet ambitieux pour notre territoire, qui soit une zone « à forte respiration et qui soit d'utilité sociale »**.



## 5. Annexes

---

### Annexe 1 : La contribution de l'Espace Citoyen

Contribution de l'Espace citoyen :

<https://espacecitoyen.grandannecy.fr/groupe-de-travail-1/groupe-mobilites-zfem>

### Annexe 2 : Liste des acteurs socio-professionnels sollicités :

En **bleu** les acteurs invités à participer à la concertation.

En **orange** les acteurs qui ont effectivement participé à la concertation.

- **ACPCI (Association des Chargeurs et Professionnels du Commerce International)**
- ADMR ANNECY LAC
- ADMR Fédération ADMR Haute-Savoie
- ADMR Fier et Chéran
- ADMR Gros Chêne viéran
- ADMR PARMELAN
- ADMR RIVE GAUCHE DU LAC
- ADMR TOURNETTE LAC
- AMAZON
- Association ACCES (Grand Epagny)
- **Auchan**
- **AVF – Association des VTC de France**
- **BTP 74**
- **CAPEB 74**
- **Carrefour**
- **CCI 74**
- **Centre commercial Courier**
- **Centre Hospitalier Annecy Genevois**
- **Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc**
- Chambre des métiers et de l'artisanat
- Chambre syndicale des artisans taxis de Haute-Savoie (CSAT74)
- Club Altaïs
- **CMA 74**
- **Comité d'Action Economique "Rumilly - Alby développement"**
- Conseil interdépartemental de l'ordre des infirmiers des deux Savoie
- **CPME 74**
- **Excoffier Recyclage**
- **Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) de Haute-Savoie**
- GALERIES LAFAYETTE
- Géode
- **GHR Annecy & Environs**
- GIE Taxi Annecy
- **Groupement des agriculteurs de l'agglomération** **Groupement des entreprises de transport de Haute-Savoie**
- **IVECO**
- **Les Vitrines d'Annecy**
- **LIDL**
- **MECALAC**
- **MEDEF 74**
- **Megevand**
- **Mouvement des entreprises de France – Haute-Savoie**
- **NTN SNR**
- Office de tourisme du lac d'Annecy
- **PFEIFFER VACUUM**



- Pomona Terre Azur Savoie
- RumiTRANS
- SICA Pays de Faverges et du Laudon
- Solution Logique Informatique
- Syndicat des commerçants non sédentaires de Haute-Savoie
- Syndicat des marchés de France Haute-Savoie
- Transport et Logistique de France (TLF) Haute-Savoie
- U2P Haute-Savoie
- Union nouvelle

### Annexe 3 : Liste des associations invitées

En **bleu** les acteurs invités à participer à la concertation.

En **orange** les acteurs qui ont effectivement participé à la concertation.

- |                                                                 |                                                  |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| • Anancy Cargo Bike                                             | • <b>Greenpeace</b>                              |
| • Anancy Grenelle                                               | • Groupement d'Associations d'insertion Annécien |
| • ARDSL                                                         | • Les amis de la Terre                           |
| • Association prévention routière                               | • Les soulèvements de la Terre                   |
| • <b>Association rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL)</b>         | • Ligue contre la violence routière 74           |
| • ASTERS                                                        | • LPO                                            |
| • <b>ATMO AuRA</b>                                              | • Mountain riders                                |
| • <b>Automobile Club du Mont-Blanc</b>                          | • Mountain wilderness                            |
| • CRESS Aura                                                    | • One per cent for the planet                    |
| • <b>Espace Citoyens</b>                                        | • <b>Roule &amp; Co</b>                          |
| • Extinction rebellion                                          | • Secours catholique 74                          |
| • Fédération des Acteurs de la Solidarité                       | • UFC que choisir                                |
| • <b>Fédération Française des Motard en Colère 74 (FFMC 74)</b> | • USH 74                                         |
| • FNAUT                                                         | • <b>Wimoov</b>                                  |
| • FNE                                                           | • WWF                                            |
|                                                                 | • Youth for climate                              |



## Annexe 4 : Liste des Personnes Publiques Associées invitées

En **bleu** les acteurs invités à participer à la concertation.

En **orange** les acteurs qui ont effectivement participé à la concertation.

### • Communes membres :

- Alby-sur-Chéran
- Allèves
- **Annecy**
- Argonay
- Bluffy
- **Chapeiry**
- Charvonnex
- Chavanod
- Chainaz-les-Frasses
- **Cusy**
- Duingt
- **Entrevernes**
- **Epagny Metz-Tessy**
- Fillière
- Groisy
- Gruffy
- Héry-sur-Alby
- Viuz-la-Chiésaz
- La Chapelle-Saint-Maurice
- Leschaux
- Menthon-Saint-Bernard
- **Montagny-les-Lanches**
- Mûres
- Nâves-Parmelan
- Poisy
- Quintal
- Saint-Eustache
- Saint-Félix
- Saint-Jorioz
- Saint-Sylvestre
- **Sévrier**
- Talloires-Montmin
- Veyrier-du-Lac
- Villaz

### • EPCI :

- Annemasse Agglomération
- CA Arlysère
- CA Grand Lac
- CC Arve et Salève
- CC Cluses Arves et Montagnes
- CC Cœur de Savoie
- **CC des 4 rivières**
- CC du Pays Rochois
- CC Faucigny-Glières
- **CC Fier et Usse**
- CC Genevois
- **CC Pays de Cruseilles**
- **CC Rumilly Terre de Savoie**
- **CC Sources du lac d'Annecy**
- CC Usse et Rhône
- CC Vallée de Thônes
- CD 74
- **Grand Chambéry**
- **Métropole Savoie**

### • Institutions publiques :

- **DREAL**
- Préfecture 74
- Région AURA

### • Communes limitrophes :



- Alex
- Allonzier-la-Caille
- Arbusigny
- Arith
- Bellecombe-en-Bauges
- Bloye
- Boussy
- Chevaline
- Cruseilles
- Cuvat
- **Dingy-Saint-Clair**
- Doussard
- Entrelacs
- Eteaux
- Etercy
- Favergnes-Seythenex
- Glières-Val-de-Borne
- **La Balme-de-Sillingy**
- La Roche-sur-Foron
- La-Chapelle-Rambaud
- Lathuile
- Les Clefs
- Lovagny
- Marcellaz-Albanais
- Marigny Saint-Marcel
- Menthonnex-en-Bornes
- Nonglard
- Saint-Ferréol
- Saint-Offrenges
- Saint-Ours
- Serraval
- Sillingy
- Thônes
- Villy-le-Bouveret
- Villy-le-Pelloux



## Annexe 5 : Les outils de communication déployés

- Flyer et affiche pour la réunion de lancement du 14 décembre 2023 ;



- Plaquette présentant le projet de ZFE-m et les modalités de concertation, diffusée notamment lors des cafés ZFE-m et dans les locaux de l'Automobile Club à Annecy ;





- 4 panneaux d'exposition utilisés lors des rencontres publiques ;

**QU'EST-CE QU'UNE ZFE-M ?**

Adoptée en 2021, la loi Climat et Résilience prévoit d'ici fin 2024 la mise en place obligatoire de Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

**DES ZFE-M POUR TOUTES LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS**

Depuis 2021, les 49 agglomérations de plus de 150 000 habitants doivent mettre en place la ZFE-m, afin de lutter contre la pollution de l'air.

Avec plus de 25 143 habitants, Grand Anancy est concerné par cette mesure, tout comme les agglomérations de Chambéry et Annecy.

**LA ZFE-M COMMENT ÇA MARCHE ?**

Quel est l'avis contre la pollution de l'air, la Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) est un outil réglementaire qui vise à réduire la pollution de l'air en limitant l'accès des véhicules les plus polluants dans un secteur donné. Les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m sont définies par chaque collectivité. Sur notre territoire, c'est le Grand Anancy qui est compétent pour planifier la mise en place de cette mesure.

**UNE CLASSIFICATION DES VÉHICULES EN FONCTION DE LEUR NIVEAU DE POLLUTION**

Les Agences CITEPA permettent de classer les véhicules en 6 classes environnementales en fonction de leur type, de la motorisation et de la date de la première immatriculation.

Les véhicules sont classés, dans l'ordre de 1 à 6, du moins au plus polluant. Le tableau ci-dessous résume les classes de véhicules et les dates de mise en place de la ZFE-m.

CLASSE	TYPE DE VÉHICULE	DATE DE MISE EN PLACE DE LA ZFE-M
1	Véhicule électrique	2025
2	Véhicule hybride rechargeable	2025
3	Véhicule électrique à batterie	2025
4	Véhicule hybride rechargeable	2025
5	Véhicule thermique	2025
6	Véhicule thermique	2025

**VOTRE AVIS COMPTE**

Du 14 décembre 2023 au 16 février 2024, le Grand Anancy propose une concertation sur la ZFE-m. C'est l'occasion pour chacun de mieux connaître le projet, ses modalités, son périmètre ou son calendrier. C'est aussi un temps pour donner son avis et enrichir le projet.

**DES TEMPS POUR ÉCHANGER**

**RÉUNION DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION**

- Jeudi 14 décembre 2023 à 18h
- Salle de la mairie de Saint-Jean, 15, boulevard de l'Air à Annecy
- 9h - 10h30 - 17h - 19h
- avec Catherine Bar

**ATELIERS PARTICIPATIFS**

Le Grand Anancy vous propose de participer à des ateliers participatifs, afin de travailler ensemble sur la ZFE-m et ses modalités d'application territoriale.

- Atelier participatif - mardi 19 décembre 2023
- 19h - 20h
- 17 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 20 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 21 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 22 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 23 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 24 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 25 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 26 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 27 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 28 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 29 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 30 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 31 décembre 2023**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 1er janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 2 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 3 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 4 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 5 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 6 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 7 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 8 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 9 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 10 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 11 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 12 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 13 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 14 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 15 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 16 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 17 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 18 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 19 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 20 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 21 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 22 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 23 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 24 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 25 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 26 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 27 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 28 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 29 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 30 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 31 janvier 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 1er février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 2 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 3 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 4 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 5 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 6 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 7 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 8 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 9 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 10 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 11 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 12 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 13 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 14 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 15 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 16 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 17 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 18 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 19 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 20 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 21 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 22 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 23 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 24 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 25 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 26 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 27 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 28 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 29 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 30 février 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 1er mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 2 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 3 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 4 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 5 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 6 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 7 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 8 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 9 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 10 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 11 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 12 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 13 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 14 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 15 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 16 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 17 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 18 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 19 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 20 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 21 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 22 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 23 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 24 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mardi 25 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - mercredi 26 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - jeudi 27 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - vendredi 28 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - samedi 29 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - dimanche 30 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

**Atelier participatif - lundi 31 mars 2024**

- 17h - 18h
- 14 rue de l'Énergie 74100 Annecy

- Des visuels web et réseaux sociaux.

**ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)**

**LA CONCERTATION PUBLIQUE EST LANCÉE**

**DONNEZ VOTRE AVIS !**



## Annexe 6 : Structure du questionnaire soumis aux participants sur [jeparticipe.grandannecy.fr](http://jeparticipe.grandannecy.fr) du 14 décembre 2023 au 16 février 2024

### I - I. AVIS CONSULATIF SUR LE SCÉNARIO DE ZFE-M

1. Q1 - Avant ce questionnaire connaissiez-vous le dispositif des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) ?
2. Q2 - Saviez-vous qu'une ZFE-m allait être instaurée sur le Grand Anancy à compter du 1er janvier 2025 (obligation réglementaire pour les véhicules non classés) ?
3. Q3 - Que pensez-vous du périmètre proposé ?
4. Q4 - Que pensez-vous des itinéraires de transit proposés au sein du périmètre ?
5. Q5 - Que pensez-vous de la restriction des véhicules non classés à compter du 1er janvier 2025 ?
6. Q6 - Que pensez-vous du calendrier proposé jusqu'à la restriction concernant les Crit'air 3 et plus en 2030 ?
7. Q7 - Que pensez-vous d'un scénario progressif interdisant les véhicules Crit'air 5 et plus en 2028 et les Crit'air 4 et plus en 2029 ?
8. Q8 - Que pensez-vous des véhicules concernés : véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, 2 roues motorisés ?
9. Q9 - Selon vous, pour être efficace la ZFE-m doit être effective :
10. Q10 - Au global, jugez-vous ce scénario de ZFE-m ...
11. Q11 - Comment jugez-vous l'impact de ce scénario sur la qualité de l'air ?
12. Q12 - Votre avis sur le scénario proposé

### II - II. MODALITÉS D'ACCOMPAGNEMENT À METTRE EN PLACE

13. Q13 - Estimez-vous avoir besoin d'accompagnement ou d'aides pour modifier vos pratiques de mobilité afin de respecter la ZFE-m proposée ?

#### A. DETAIL DES AIDES EXISTANTES AU NIVEAU NATIONAL ET LOCAL

14. Q14 - Classez par ordre de priorité les accompagnements supplémentaires qu'il vous paraîtrait essentiel de mettre en place sur le Grand Anancy ?
15. Q15 - Avez-vous des suggestions d'autres accompagnements à mettre en place sur le Grand Anancy ?

#### B. Dérogations

16. Q16 - Parmi les propositions suivantes, classez par ordre de priorité les dérogations qui vous paraissent prioritaires à mettre en place sur le Grand Anancy :
17. Q17 - Avez-vous des suggestions d'autres dérogations à mettre en place sur le Grand Anancy ?

### III - III. VOUS ET VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

18. Q18 - Vous êtes...
19. Q19 - Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



20. Q20 - Où habitez-vous ?
21. Q20 bis : Si vous habitez en dehors du Grand Anancy, merci de préciser ci-dessous votre commune de résidence
22. Q21 - Comment vous déplacez-vous principalement sur le territoire du Grand Anancy ?
23. Q21 bis - Si autre, merci de préciser quel(s) moyen(s) de transport
24. Q22 - Où travaillez-vous ?
25. Q22 bis - Si vous travaillez en dehors du Grand Anancy, merci de préciser ci-dessous dans quelle commune vous travaillez
26. Q23 - Disposez-vous d'un ou plusieurs véhicules au sein de votre foyer ?
27. Q24 - Si oui, quelles sont les vignettes Crit'Air des véhicules dont vous disposez ?
28. Q25 - Avez-vous une vignette Crit'Air apposée sur tous vos véhicules ?
29. Q26 - Évaluez de 1 à 5 l'influence que va avoir la ZFE-m dans votre quotidien :
30. Q27 - Pour les personnes impactées, de quelle manière envisagez-vous de vous adapter à l'arrivée de la ZFE-m ?
31. Q27 bis - Si autre, merci de préciser ci-dessous
32. Q28 - Indiquez ici votre nom et vos coordonnées pour être tenu(e) informé(e) des actualités en lien avec la ZFE-m du Grand Anancy



**Rapport Réglementaire Zone à Faibles Emissions Mobilité**

*11 avril 2024*



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

<b>Auteur(s)</b>	Thomas OBRY et Claire PERRAUX EGIS
<b>Fonction</b>	Chargé d'études et cheffe de projets
<b>Volume du document</b>	
<b>Version</b>	V2
<b>Référence</b>	EPT230044

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Vérifié par</b>	<b>Fonction</b>
V1	02/04/2024	Dominique REYMOND	Directrice de mission
V2	08/04/2024	Dominique REYMOND	Directrice de mission

### DESTINATAIRES

<b>Nom</b>
Grand Annecy



## Sommaire

---

<b>1 RESUME NON TECHNIQUE.....</b>	<b>4</b>
1.1 Qu'est-ce qu'une ZFE-m ? .....	4
1.2 Quels objectifs pour les ZFE-m ? .....	5
1.3 Le contexte réglementaire .....	5
1.4 La ZFE-m du Grand Annecy.....	6
<b>2 CONTEXTE DU PROJET .....</b>	<b>9</b>
2.1 La qualité de l'air, un enjeu de santé publique.....	9
2.2 Une amélioration globale de la qualité de l'air en France.....	11
2.3 Les mesures préalables mises en place par le Grand Annecy.....	13
2.4 La mobilité sur le territoire du Grand Annecy .....	17
2.5 Le contexte réglementaire actuel en matière de qualité de l'air et de ZFE-m .....	27
2.6 Méthode et calendrier de travail sur le Grand Annecy .....	29
<b>3 ETAT INITIAL DE LA QUALITE DE L'AIR .....</b>	<b>31</b>
3.1 Etat des lieux des émissions sur le territoire de l'agglomération.....	31
3.2 Concentrations annuelles et populations exposées sur le territoire .....	34
3.3 Mesures aux stations réglementaires .....	40
3.4 Indice ATMO pour l'année 2022 sur le Grand Annecy.....	42
<b>4 PRESENTATION DU SCENARIO RETENU POUR LE PROJET D'ARRETE ZFE-M .....</b>	<b>43</b>
4.1 Le périmètre de la ZFE-m et les conditions de circulation .....	43
4.2 Les dérogations pour certains véhicules .....	49
4.3 Les mesures d'accompagnement .....	50
<b>5 EVALUATION DU SCENARIO ZFE-M RETENU .....</b>	<b>53</b>
5.1 Modélisation trafic et qualité de l'air .....	53
5.2 Bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m .....	56
5.3 Evaluation des impacts socio-économiques .....	61
<b>6 ANNEXE 1 : PROJET D'ARRETE .....</b>	<b>68</b>
<b>7 ANNEXE 2 : RAPPORT ATMO AURA ZFE-M GRAND ANNECY.....</b>	<b>69</b>



# 1 RESUME NON TECHNIQUE



## 1.1 Qu'est-ce qu'une ZFE-m ?

La Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) est un outil réglementaire à la disposition des collectivités pour interdire la circulation des véhicules ne répondant pas à certains critères sur leurs émissions polluantes dans un périmètre défini. Afin d'être autorisés à circuler ou non dans la ZFE-m, les propriétaires doivent s'équiper d'une vignette Crit'Air. Chaque vignette correspond à une catégorie de véhicules plus au moins polluants. Elle tient compte :






- Du type de véhicules (VL, Poids Lourds etc.),
- De la norme Euro,
- De l'âge du véhicule,
- Du type de combustible (diesel, essence, ...).

Les vignettes Crit'Air distinguent les véhicules en six catégories différentes selon leur type de motorisation et leur date de première immatriculation.

**Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route**

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO					
		VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	<b>EURO 4</b> À partir du : 1 <sup>er</sup> janvier 2017 pour les motocycles 1 <sup>er</sup> janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	<b>EURO 5 et 6</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	-	<b>EURO 5 et 6</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	-	<b>EURO VI</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
	<b>EURO 3</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	<b>EURO 5 et 6</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	<b>EURO 4</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	<b>EURO 5 et 6</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	<b>EURO 4</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	<b>EURO VI</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	<b>EURO V</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 31 décembre 2013
	<b>EURO 2</b> du 1 <sup>er</sup> juillet 2004 au 31 décembre 2006	<b>EURO 4</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	<b>EURO 2 et 3</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2005	<b>EURO 4</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	<b>EURO 2 et 3</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 1997 au 31 décembre 2005	<b>EURO V</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 31 décembre 2013	<b>EURO III et IV</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2009
	<b>Pas de norme 'tout type</b> du 1 <sup>er</sup> juin 2000 au 30 juin 2004	<b>EURO 3</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	<b>EURO 3</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	<b>EURO IV</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	<b>EURO 2</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	<b>EURO 2</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	<b>EURO III</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
<b>Non classés</b>	<b>Pas de norme 'tout type</b> Jusqu'au 31 mai 2000	<b>EURO 1 et avant</b> Jusqu'au 31 décembre 1996	<b>EURO 1 et avant</b> Jusqu'au 31 décembre 1996	<b>EURO 1 et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 1997	<b>EURO 1 et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 1997	<b>EURO I, II et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 2001	<b>EURO I, II et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 2001

**FIGURE 1 : CLASSIFICATION CRIT'AIR DES VEHICULES**

## 1.2 Quels objectifs pour les ZFE-m ?

L'objectif premier des ZFE-m est d'améliorer de manière rapide et permanente la qualité de l'air, et ainsi de diminuer l'exposition des populations. Les ZFE-m doivent notamment permettre d'amplifier les politiques favorisant le report modal, et accélérer l'évolution du parc de véhicules en incitant les automobilistes à acquérir des véhicules moins polluants.

## 1.3 Le contexte réglementaire

La loi prévoit une mise en œuvre progressive ZFE-m, déterminées par les niveaux de qualité de l'air :

- La **loi d'orientation des mobilités** (LOM) prévoyait la mise en place de ZFE dans les agglomérations en dépassement des seuils de qualité de l'air. En 2019, lors de la publication de la loi, ce sont 11 agglomérations qui étaient concernées, avec une obligation de mise en œuvre avant le 31 décembre 2020 ;
- En 2021, la **loi Climat et Résilience** a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE au 1er janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants dont le Grand Annecy fait partie (42 agglomérations). Cette loi précise également que la ZFE-m doit couvrir la majeure partie de la population de l'établissement public, qui met à œuvre la ZFE-m (à savoir celui dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération). Seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires (listées dans la loi LOM) doivent respecter un calendrier de restrictions.

Début juillet 2023, un comité ministériel qualité de l'air en ville est venu apporter des ajustements compte tenu de l'évolution de la qualité de l'air et des difficultés de mise en œuvre sur certains territoires. Deux types de territoires sont définis, dont les noms seront désormais différents afin de mettre en évidence leur situation et le niveau de contrainte associé :

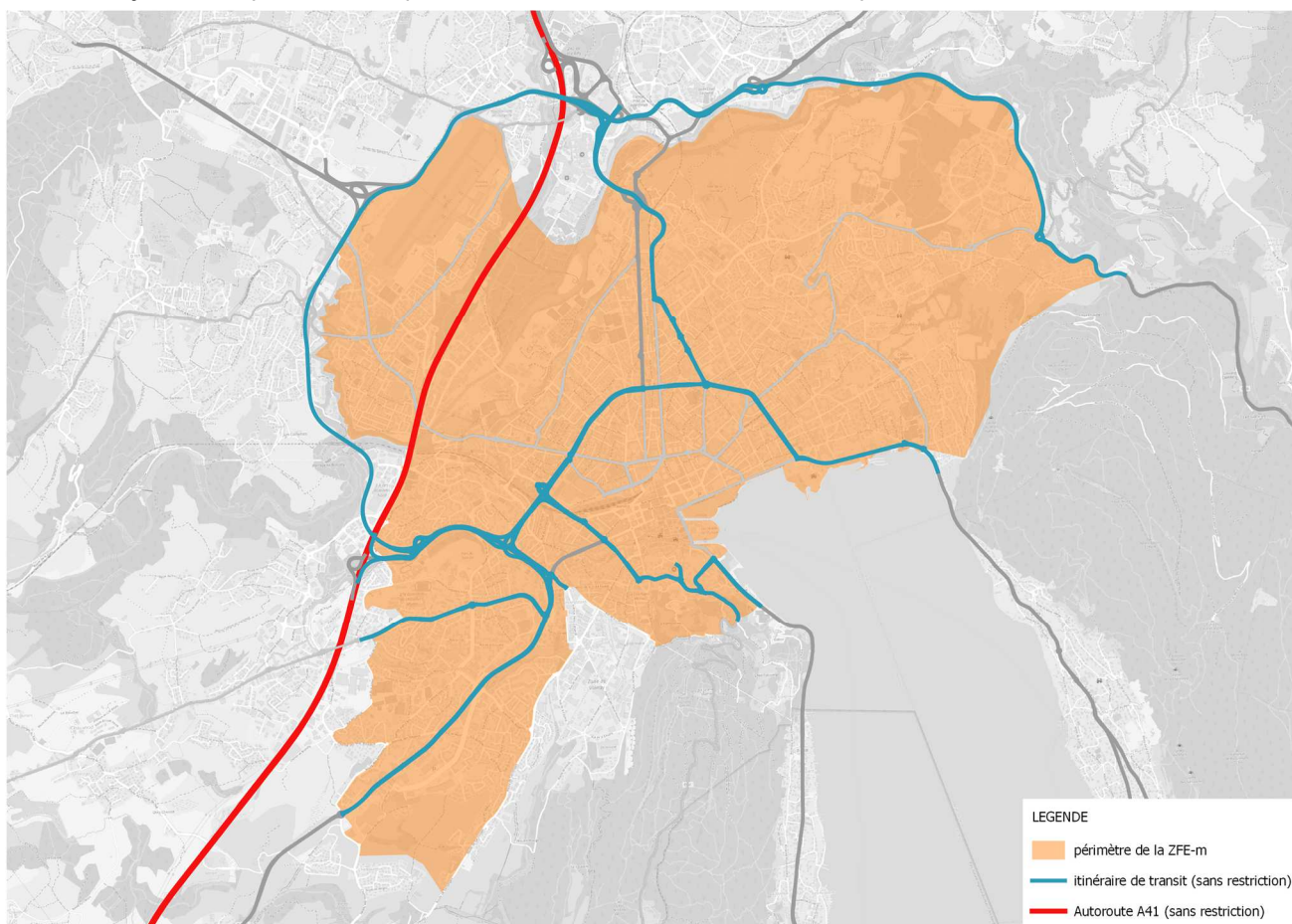
- **Ceux qui ne respectent pas les seuils**, c'est-à-dire les agglomérations qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des **territoires ZFE effectifs** : ils doivent respecter le calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1er janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1er janvier 2025 (Crit'Air 3). Les agglomérations concernées sont en diminution constante, année après année et sont passées de 5 (Paris, Lyon, Marseille, Rouen et Strasbourg) à 2 en mars 2024 (Paris et Lyon).
- **Ceux qui respectent les seuils**-réglementaires actuels de qualité de l'air, sont des **territoires de vigilance**. Pour les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles (31 agglomérations concernées dont celle d'Annecy), la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1er janvier 2025. La contrainte sur la taille du périmètre fixé par le Loi Climat et Résilience (au moins 50% de la population de l'EPCI le plus peuplé couverte) doit être respectée.

## 1.4 La ZFE-m du Grand Annecy

### LE PERIMETRE

La ZFE-m du Grand Annecy concerne essentiellement la commune d'Annecy (à l'intérieur de la grande rocade et la partie nord de Seynod) et de manière plus limitée la commune de Epagny-Metz-Tessy. Le choix du périmètre a été fait en tenant compte :

- Des obligations réglementaires liées à la loi Climat et Résilience ;
- De la localisation des personnes exposées au-dessus des seuils de protection de la santé ;
- Des enjeux de lisibilité et de compréhension pour les usagers ;
- De la nécessité de maintenir des axes de transit pour prendre en compte les contraintes géographiques du lac et des massifs du Semnoz et du Mont Veyrier ;
- De l'enjeu d'acceptabilité compte tenu du contexte actuel (baisse du pouvoir d'achat, inflation).



**FIGURE 2 : PERIMETRE DE LA ZFE-M DU GRAND ANNECY**

Les voies structurantes représentées en bleu sur la carte et l'autoroute A41 en rouge ci-dessus sont exclues du périmètre ZFE-m. Les véhicules ne pouvant pas circuler dans la ZFE-m pourront transiter par ces axes.

## VEHICULES CONCERNES

Les restrictions liées à la ZFE-m s'appliqueront à **toutes les catégories de véhicules motorisés et immatriculés**, à savoir :

- Les Véhicules particuliers (VP),
- Les véhicules utilitaires légers (VUL)
- Les Poids Lourds (PL),
- Les deux-roues motorisés (2RM).

Ces choix permettent une équité de traitement des différents usagers et la recherche d'une meilleure efficacité environnementale de la mesure.

## CALENDRIER DES RETRICTIONS

Le calendrier de mise en œuvre est progressif, pour tenir compte notamment du développement des offres de transport alternatives :

- **Au 31 décembre 2024**, date de mise en service de la ZFE-m, **les véhicules non-classés** ne pourront plus circuler dans le périmètre ZFE-m, soit un peu plus de 1000 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028, les restrictions concerneront également les véhicules classés Crit'Air 5, soit près de 600 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029, les restrictions seront étendues aux véhicules classés Crit'Air 4, soit près de 2000 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, les véhicules classés Crit'Air 3 seront interdits dans le périmètre ZFE-m, soit un peu plus de 7000 véhicules immatriculés sur le Grand Annecy.



FIGURE 3 : CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE DE LA ZFE-M SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY

## TEMPORALITE

Afin de faciliter la lisibilité du dispositif et les possibilités de contrôle (en circulation et en stationnement), **les restrictions mises en place seront appliquées 7j/7j et 24h/24h**.

## DEROGATIONS NATIONALES

Conformément à l'article R2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, des dérogations nationales existent autorisant les véhicules d'intérêt général, les véhicules du ministère de la défense, les véhicules portant une « carte mobilité inclusion », les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile (dans le cadre de leurs missions), les véhicules de transport en commun de circuler à l'intérieur du périmètre.

## DEROGATIONS LOCALES

L'arrêté R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit la possibilité pour les maires ou les présidents d'EPCI d'accorder des dérogations pour certaines catégories de véhicules. Ces dérogations sont accordées pour une durée maximum de trois ans et doivent être motivées par le bénéficiaire.

La liste des dérogations et les modalités d'obtention sont spécifiées dans le projet d'arrêté joint au présent document.

## EFFETS ATTENDUS

La mise en place des restrictions de la ZFE-m sur les VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus permet d'accélérer l'amélioration tendancielle du parc roulant. Ces restrictions touchent en 2030 4% des VP, 8% des VUL et 14% des PL et permet une quasi-disparition de ces véhicules au profit de véhicules plus récents.

En termes d'émissions de polluants atmosphériques, cela se traduit sur le périmètre ZFE-m par :

- une baisse de 17% des émissions de NOx
- une baisse de 5% des émissions de PM10 et 8% des émissions de PM2,5
- une très légère baisse de 0.5% des émissions de CO<sub>2</sub>

par rapport à la situation fil de l'eau 2030.

L'impact de la ZFE-m est également sensible sur le territoire du Grand Annecy, avec une diminution globale des émissions de NOx de 11% et des émissions de particules fines PM10 et PM2,5 située entre 4 et 6%. Seul l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub> reste faible.

La mise en place des restrictions de la ZFE-m permet des gains en concentrations en NO<sub>2</sub> significatifs autour des axes à fort trafic. Ces gains sont compris entre 2 et 3 µg/m<sup>3</sup>. En termes d'exposition de la population, la ZFE-m permet d'améliorer l'exposition moyenne des habitants du Grand Annecy au dioxyde d'azote et de passer 13 500 habitants sous le seuil de recommandation de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) en 2030. En 2022, 189 230 habitants du Grand Annecy étaient exposés à des niveaux de concentration supérieurs au seuil OMS, et on estime qu'ils seraient 69 000 en 2030 sans mise en œuvre de la ZFE-m.

La mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de particules fines PM10 et PM2,5 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m et n'a ainsi aucun impact significatif sur l'exposition de la population du Grand Annecy aux particules.

Les impacts sociaux économiques de cette mesure vont bien évidemment au-delà de son périmètre d'application. Les publics les plus précaires sont ceux pour qui la mesure sera la plus contraignante, cependant le nombre de véhicules qui sont impactés est relativement réduit et des mesures d'accompagnement vont être mise en œuvre par du conseil en mobilité et des aides ciblées pour les publics les plus en difficulté vis-à-vis de cette mesure.

La nouvelle tarification SIBRA, qui sera mise en place au 1<sup>er</sup> juillet 2024, avec une baisse importante du tarif de l'abonnement annuel et la poursuite des accès préférentiels pour les publics en difficultés accompagnent la volonté du Grand Annecy de promouvoir les transports en commun et d'offrir des alternatives à la voiture facilement accessibles à tous. Le développement du réseau, avec les projets de Transports en Commun en Site Propre intégral (TCSPi) a également vocation à accompagner la mise en œuvre de la ZFE-m.

## 2 CONTEXTE DU PROJET

### 2.1 La qualité de l'air, un enjeu de santé publique

#### 2.1.1 Des impacts sanitaires mesurés au niveau national et européens

La pollution de l'air peut avoir des effets à court terme sur la santé (symptômes irritatifs, toux, picotement des yeux...) voire aggraver les symptômes d'une maladie préexistante. De plus, **l'exposition quotidienne sur plusieurs années à la pollution de l'air favorise le développement des maladies chroniques** comme les maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques ou encore les cancers. Ces effets entraînent des répercussions majeures sur la qualité de vie des personnes.

En se basant sur les données mesurées sur la période 2016-2019, Santé Publique France estime qu'en France métropolitaine, chaque année **près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition aux particules fines** (PM<sub>2,5</sub>) émises par les activités humaines. Ce nombre était de 48 000 décès prématurés par an pour la période 2007-2008. Ainsi, malgré une amélioration notable de la qualité de l'air au cours de la dernière décennie en France, la pollution atmosphérique constitue toujours un enjeu majeur de santé publique.

Ces données nationales sont corroborées par les données européennes. En 2020, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estimait que **la pollution de l'air était responsable de 238 000 décès prématurés par an en Europe**. Selon un rapport publié en 2021 par l'AEE, **neuf citoyens de l'Union Européenne sur dix respirent l'un des polluants atmosphériques les plus nocifs, à des niveaux que l'OMS juge dangereux pour la santé**<sup>1</sup>. La pollution de l'air est le plus grand risque environnemental en termes de santé sur le continent, notamment en zones urbaines et ce malgré l'amélioration constante observée depuis plusieurs décennies.

Dès octobre 2013, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) classait la **pollution de l'air extérieur ainsi que les particules fines PM<sub>10</sub> comme « cancérogènes certains pour l'Homme »**.

En termes d'impacts économiques, la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air du Sénat de 2015, évaluait le **coût total de la pollution de l'air (extérieur et intérieur) à plus de 100 milliards d'euros par an pour la France**, dont une très large part est liée aux impacts sanitaires.

#### 2.1.2 Les principaux polluants observés

Les polluants atmosphériques sont trop nombreux pour être surveillés en totalité. Plusieurs polluants sont toutefois particulièrement problématiques et font l'objet de mesures de contrôle en France :

- **Trois polluants primaires** émis comme tels dans l'atmosphère :
  - le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>),
  - les particules fines **PM<sub>10</sub>** – diamètre inférieur à 10 µm,
  - les particules fines **PM<sub>2,5</sub>** – diamètre inférieur à 2,5 µm.
- Un polluant secondaire résultant de l'interaction de polluants primaires combinés à des conditions météorologiques particulières : **l'ozone** (O<sub>3</sub>).

Les oxydes d'azote et les particules fines sont surveillés en termes d'émission.

---

<sup>1</sup> Rapport de l'Agence Européenne pour l'Environnement : <https://www.eea.europa.eu/fr/pressroom/newsreleases/la-pollution-atmospherique-continue-d2019endommager>



## Les oxydes d'azotes

Les oxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>)<sup>2</sup> sont formés lors des processus de combustion, par oxydation de l'azote contenu dans le combustible et par quelques processus industriels. Les **principales sources d'oxydes d'azote sont le transport routier** et les installations de combustion.

Les études épidémiologiques ont montré que les **symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique augmentent avec une exposition de longue durée au NO<sub>2</sub>**. À des fortes teneurs (supérieures à 200 g/m<sup>3</sup>), sur des courtes durées, le dioxyde d'azote est un **gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires**.

## Les particules en suspension

Les particules constituent un mélange complexe de par la variété de leurs compositions chimiques et de leurs tailles. La surveillance réglementaire porte sur les particules PM<sub>10</sub> (de diamètre inférieur à 10 µm) et PM<sub>2,5</sub> (de diamètre inférieur à 2,5 µm). **Les sources de particules sont multiples**. Elles sont émises par la combustion à des fins énergétiques de différents matériaux (bois, charbon, pétrole), le secteur résidentiel et tertiaire, le **trafic routier**, l'industrie (incinération, sidérurgie), l'agriculture, les chantiers et les carrières. Les particules PM<sub>2,5</sub> sont majoritairement formées par les phénomènes de combustion (secteur résidentiel et tertiaire, trafic routier), tandis que les activités mécaniques (secteur agricole, chantier) favorisent la formation des particules de taille plus importante (PM<sub>10</sub>).

Selon leur granulométrie (taille), les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire. Les particules les plus fines peuvent, à des concentrations relativement basses, **irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble**. De plus, les particules fines peuvent véhiculer des substances toxiques.

De nombreux autres polluants atmosphériques sont aussi à prendre en considération : le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), les métaux lourds, etc.

## Les seuils réglementaires

Les limites d'exposition aux différents polluants atmosphériques sont strictement encadrées par le droit communautaire. Chaque pays membre de l'Union Européenne a l'obligation de respecter les valeurs limites dans le tableau page suivante.

Par ailleurs, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) publie des recommandations avec des seuils de références. Bien que les lignes directrices sur la qualité de l'air de l'OMS ne soient pas juridiquement contraignantes, elles se définissent, comme des valeurs cibles pour réduire le fardeau pour la santé, lié à la pollution de l'air ambiant. L'objectif est d'atteindre ces nouveaux seuils plus bas et par conséquent plus exigeants, ce qui conduira à renforcer les politiques de réduction des niveaux des polluants dans l'air et permettra de diminuer la morbidité et la mortalité attribuables à l'exposition à la pollution, et mieux protéger la santé de tous.

---

<sup>2</sup> On parle d'oxydes d'azote (NO & NO<sub>2</sub>) lors de l'émission et de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en concentration dans l'air. Le monoxyde d'azote (NO), est moins nocif que le NO<sub>2</sub> et s'oxyde en partie dans l'air en NO<sub>2</sub>.

		NO <sub>2</sub>	PM10	PM2.5
<b>Valeurs limites<sup>3</sup></b>	En moyenne horaire	200 µg/m <sup>3</sup> À ne pas dépasser plus de 18h par an		
	En moyenne journalière		50 µg/m <sup>3</sup> À ne pas dépasser plus de 35 jours par an	
	<b>En moyenne annuelle</b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>25 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>Recommandations OMS (2021)</b>	En moyenne journalière	25 µg/m <sup>3</sup>	45 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
	<b>En moyenne annuelle</b>	<b>10 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>15 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>5 µg/m<sup>3</sup></b>

**FIGURE 4 : VALEURS REGLEMENTAIRES ET SEUILS OMS**

En octobre 2022, la Commission européenne a lancé une consultation pour la révision des directives européennes fixant les normes sur la qualité de l'air. Elles doivent permettre de continuer d'améliorer la qualité de l'air d'ici à 2030 et atteindre le « zéro pollution » d'ici à 2050. Le projet de révision prévoit de mieux aligner les normes avec les valeurs guides de l'OMS de 2021. La France devra retranscrire dans son droit les nouvelles directives européennes et ainsi réviser ses valeurs réglementaires. L'abaissement des seuils réglementaires pourraient contraindre certains territoires à mettre en place des ZFE puisqu'ils ne les respecteraient plus.

En ce qui concerne les oxydes d'azote (principal polluant sur lequel la ZFE aura un impact) – *en concentration moyenne annuelle* :

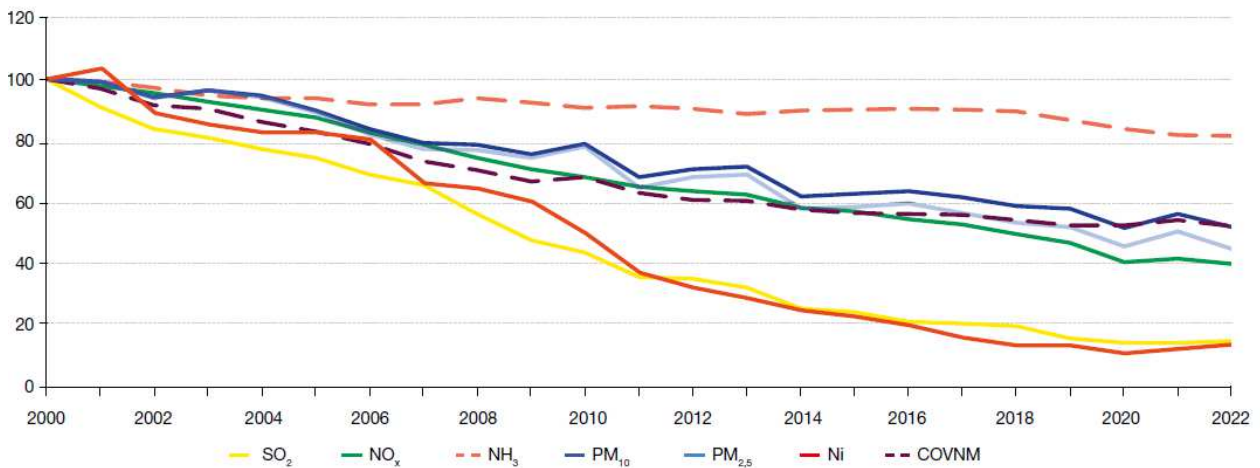
- Seuil réglementaire actuel : 40 µg / m<sup>3</sup>
- Projet de nouveau seuil 2030 (révision de la directive européenne) : 20 µg / m<sup>3</sup>
- Valeur recommandée par l'OMS : 10 µg / m<sup>3</sup>

Les Etats membres disposeront d'un délai de deux ans pour transcrire dans leurs droits nationaux la nouvelle directive européenne.

## 2.2 Une amélioration globale de la qualité de l'air en France

Dans son bilan annuel de la qualité de l'air, le ministère de la Transition écologique met en avant une baisse des émissions de polluants atmosphériques (12 au total). Les concentrations moyennes annuelles baissent tout comme les dépassements des normes réglementaires. Cette tendance concerne l'ensemble des secteurs (transport, industrie, habitat, agriculture) et tous les territoires notamment les métropoles.

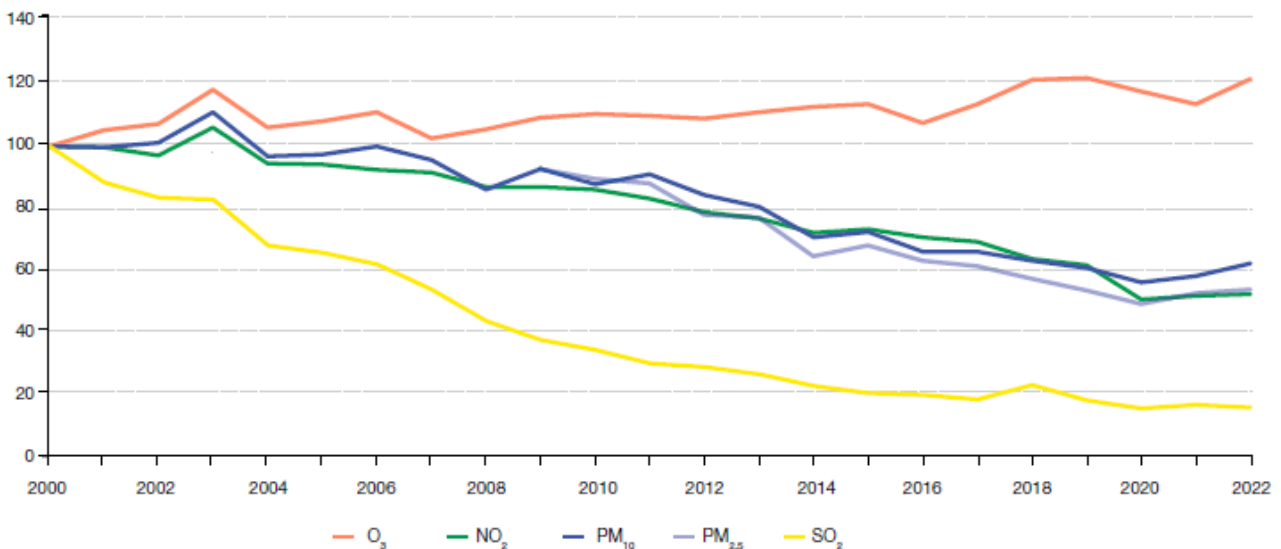
<sup>3</sup> Valeur limite : niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement



**FIGURE 5 : EVOLUTION DES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES DE QUELQUES POLLUANTS  
(SOURCE : CITEPA, AVRIL 2023)**

Sur la période 2000-2022, les émissions liées au transport routier (dioxyde d'azote,  $PM_{2,5}$  et  $PM_{10}$ ) n'échappent pas à la tendance générale à la baisse observée pour tous les polluants. Pour les  $NO_2$ , la diminution des émissions est estimée à 60 % principalement due aux innovations technologiques comme la généralisation des pots catalytiques mais également au renouvellement du parc vers des motorisations moins polluantes (hybride, électrique). Pour les particules fines (même si les sources d'émissions sont multiples), les baisses enregistrées sont de l'ordre de 48 % pour les  $PM_{2,5}$  et 55 % pour les  $PM_{10}$ .

Outre les progrès techniques, cette baisse est le fruit des premiers effets des différents politiques publiques (Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques, Plan de Protection de l'Atmosphère, Plan Climat Air Energie Territorial, ZFE-m) mises en place à différentes échelles (nationale et locale).



**FIGURE 6 : EVOLUTION DES CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLE POUR LES POLLUANTS  $SO_2$ ,  $NO_2$ ,  $O_3$ ,  $PM_{10}$  ET  $PM_{2,5}$  EN FOND URBAIN (SOURCE : CITEPA, AVRIL 2023)**

Les concentrations caractérisent la qualité de l'air que l'on respire. Les données présentées proviennent de stations situées dans des zones urbaines où les niveaux sont représentatifs de l'exposition de la population. Elles sont implantées à proximité des différentes sources d'émissions (industrie, trafic routier) et dans des zones éloignées de ces sources (fond urbain). Sur la période 2000-2022, la tendance générale est à la baisse des concentrations pour le  $NO_2$ , les  $PM_{2,5}$  et  $PM_{10}$  et pour d'autres polluants liés au trafic routier (CO). Néanmoins les stations situées à proximité du trafic routier ont des concentrations moyennes annuelles plus élevées que celles situées en fond urbain (deux fois plus pour les  $NO_2$ , 1,3 fois plus pour les  $PM_{2,5}$  et  $PM_{10}$ ).

L'amélioration de la qualité de l'air, se traduit également par une baisse du nombre de métropoles en dépassement des seuils réglementaires. Le non-respect des seuils réglementaires avait valu à la France une condamnation par l'Union européenne (arrêté en date du 24 Octobre 2019).

Année	Nombre de métropoles en dépassement régulier des seuils réglementaires (N02)	Détail des métropoles
2016	15	Nîmes, Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2017	13	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2018	12	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2019	11	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2020	10	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2021	8	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2022	5	Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg
2023	2	Paris, Lyon

**FIGURE 7 : METROPOLE EN DEPASSEMENT DES SEUILS REGLEMENTAIRES (SOURCE : MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE)**

Le tableau ci-dessus présente le nombre de métropoles dépassant de manière régulière les seuils réglementaires. Il en ressort une diminution constante du nombre de métropole passant de 15 en 2016 à seulement deux en 2023. De manière concrète, cela se traduit par une baisse du nombre de personnes exposées à ces dépassements.

## 2.3 Les mesures préalables mises en place par le Grand Anancy

### 2.3.1 Programme Local pour la Qualité de l'Air (PLQA) du Grand Anancy

En 2016, le Grand Anancy s'est lancé dans une démarche volontaire d'élaboration d'un Programme Local pour la Qualité de l'Air (PLQA).

Le PLQA articulait son plan d'actions autour de 4 axes prioritaires :

- Axe 1 : **Réduire la pollution induite par le trafic routier**
- Axe 2 : Réduire la pollution induite par nos installations de chauffage
- Axe 3 : Réduire la pollution induite par l'activité industrielle et les travaux publics
- Axe 4 : Sensibilisation du grand public

Il a permis de mettre en place de nombreuses actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air qui sont aujourd'hui reprises dans le cadre du pacte pour le climat.

### 2.3.2 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) : le pacte pour le climat

Approuvé en juin 2021, le pacte pour le climat est l'outil pluridisciplinaire de planification qui, à l'horizon 2030, doit permettre au territoire du Grand Annecy de :

- Réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre ;
- Doubler la production d'énergies renouvelables ;
- Diminuer de 37 % la consommation d'énergie ;
- D'augmenter de 9 % la séquestration de carbone ;
- Diminuer de 55% les émissions d'oxydes d'azote (Nox) ;
- Diminuer de 45% les émissions de particules PM 10 ;
- Diminuer de 47% les émissions de particules PM 2.5 ;
- Diminuer de 31% les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) ;

Ces objectifs ont 2015 comme année de référence.

Le pacte pour le climat est organisé à travers 4 axes :

- Axe 1 : Mobiliser l'ensemble des acteurs et des citoyens autour du Plan Climat ;
- Axe 2 : Maîtriser les consommations d'énergie ;
- Axe 3 : Valoriser les ressources du territoire ;
- Axe 4 : Mettre en place une stratégie opérationnelle d'adaptation au changement.

Les actions suivantes du pacte pour le climat contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air du territoire.

- Mettre en œuvre une charte 'Qualité de l'air' avec le BTP 74 et les donneurs d'ordre public ;
- Intégrer la thématique Climat air énergie dans le PLUiHM Bioclimatique ;
- Penser autrement les services du quotidien sur le territoire pour limiter les déplacements ;
- Limiter l'étalement urbain ;
- Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous ;
- Engager la réalisation du réseau Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Annecy ;
- Favoriser les modes actifs ;
- Soutenir le développement des plans mobilité entreprises ;
- Organiser les livraisons et les flux de marchandise ;
- Faciliter la mobilité propre des professionnels ;
- Réduire les besoins en déplacements ;
- Accompagner l'évolution des comportements et des pratiques de mobilité en s'appuyant sur la santé ;
- Massifier la rénovation des logements ;
- Aider au renouvellement des appareils de chauffage non performants (Fonds Air Bois) ;
- Massifier la rénovation du tertiaire.

L'action 35 du pacte pour le climat est la mise en place d'une ZFE.

Par ailleurs, le Grand Annecy a mis en place une expérimentation pour améliorer la connaissance de la qualité de l'air. En complément des stations de mesures d'Atmo Aura, le projet Sillon'air teste des micro-capteurs mesurant les particules, Nox et ozones sur l'ensemble du territoire.

## 2.3.3 Les actions sur le territoire du Grand Annecy au service d'une mobilité moins polluante

### 2.3.3.1 Le Plan de Mobilité (PDM)

Approuvé en 2022, le PDM du Grand Annecy vient compléter le pacte pour le climat sur le volet mobilité. Il identifie un triptyque qualité de l'air, qualité de Vi(II)e, Ville de proximité illustrant la volonté du Grand Annecy d'améliorer la qualité de vie, de l'air et développer une mobilité plus durable. Pour cela, six grandes orientations stratégiques sont proposées par le PDM :

- Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous ;
- Favoriser les modes actifs ;
- Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité ;
- Inciter à l'évolution des comportements ;
- Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé, ainsi que de garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire ;
- Animer, suivre et évaluer le PDM ensemble.

Ces grands axes sont déclinés de manière opérationnelle en 50 actions. À ce titre, la ZFE-m fait l'objet d'une action dédiée (action n°30).

Le PDM ambitionne de multiplier par 5 la part modale des modes doux et la faire passer de 2 % à 10 %.

### 2.3.3.2 Schéma directeur cyclable

Pour y parvenir, le Grand Annecy a réalisé un schéma directeur cyclable et d'aménagement de linéaire de pistes cyclables et voies vertes (adopté en juin 2022). Ce document stratégique a pour objectif de multiplier par 5 la part du vélo dans les déplacements quotidiens. Il identifie les grands itinéraires dans l'agglomération et définit les types d'aménagements nécessaires à la sécurisation de l'itinéraire.

Actuellement, le Grand Annecy dispose de 132 km de pistes cyclables et de voies vertes sécurisées. A terme, ce sont 429km d'aménagements cyclables qui sont programmés. **L'offre de services sera également renforcée** : nouveaux stationnements vélo, déploiement de l'offre Vélonicy (vélo libre-service et vélo longue durée, plus de 50 stations disponibles 7j/7 et 24h/24) sur l'ensemble du territoire, interconnexions facilitées entre le vélo, la voiture et les transports en commun pour mieux combiner ces différents modes de déplacement au quotidien.

En parallèle de ce plan et depuis 2021, le Grand Annecy met en place une aide pour l'**acquisition** d'un vélo ou d'un équipement cyclable. Les aides, sous forme de bon d'achat, sont notamment fonction du revenu des ménages et du prix d'achat de l'équipement.

	VAE	E-Cargo	Vélo Cargo	Remorque	Vélo Pliant (hors VAE)	Vélo	Vélo occasion	Vélo adapté PMR
<b>Revenu fiscal/part</b>								
<b>entre 40 000 € et 18 000 €</b>	200 €	400 €	200 €	150 €	—	—	—	+400 €
<b>entre 18 000 € et 14 089 €</b>	400 €	600 €	300 €	150€	100€	100€	50 €	+400 €
<b>- de 14 089 €</b> (Éligible aide état VAE supp)	400 €	600 €	300 €	150 €	150 €	150 €	70 €	+400 €
<b>Prix Minimum d'achat</b>	800 €	1 000 €	200 €	200€	200€	200 €	—	—
<b>Prix Maximum d'achat</b>	4 000 €	6 000 €	3 500 €	1 200 €	2 000 €	1 500 €	—	—

**FIGURE 8 : MONTANTS DES AIDES 2024 POUR L'ACQUISITION D'UN VEHICULE OU EQUIPEMENT CYLABLE SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY**



### 2.3.3.3 Développement du réseau de transport en commun : Transport Collectif en Site Propre intégral (TCSPi) et réseau de bus SIBRA

Le Grand Ancey souhaite que la part modale des transports en commun passe de 6,5 % à 10 % à l'horizon 2030. Le PDM identifie la création d'un réseau de TCSP comme le principal moyen d'y parvenir en desservant les grandes centralités urbaines, économiques et les principaux pôles générateurs de l'agglomération annécienne. Ce nouveau réseau proposera une meilleure offre de service et d'une plus grande fiabilité.

Trois lignes de TCSPi, en cinq branches sont actuellement à l'étude. 30 km de réseau en site propre seront alors réalisés, y compris en hypercentre et dans le cœur d'agglomération. Le réseau du Grand Ancey sera restructuré dans le cadre de la mise en service du TCSPi.

### 2.3.3.4 Nouvelle tarification SIBRA

Une nouvelle tarification du réseau de transports en commun SIBRA va être mise en place à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2024 avec des réductions importantes du prix des abonnements annuels pour inciter au report modal.

### 2.3.3.5 Développement de Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM)

En complément, des actions préalablement citées, le Grand Ancey souhaite se doter de PEM pour favoriser le report modal depuis des communes plus éloignées. Certains de ces PEM seront connectés au futur tracé du TCSPi.

Par ailleurs, il existe **3 parkings relais** (Parc de Vignières, Parc de Colmyr, Parc de Périaz) et **7 parcs de proximité** (Parc des Sports, Parc de Loverchy, Parc du Stade, Parc de la Bottière, Parc du Mille Club, Parc des Creusettes, Parc de l'Aéroport), facilitant le rabattement en voiture sur les lignes du réseau de bus.

### 2.3.3.6 Nouveau plan de circulation de la Ville d'Ancey

Le **projet de plan de circulation, piloté par la Ville d'Ancey**, vise à limiter le « transit » dans les quartiers afin d'en faire des zones apaisées, par la mise en place progressive de boucles de circulation. Ce type de plan de circulation rend la voiture peu performante par rapport aux modes actifs qui eux peuvent être autorisés à réaliser des itinéraires directs ; il concourt ainsi à favoriser l'usage des modes les moins polluants.

### 2.3.3.7 Déploiement de bornes de recharge électrique

Le schéma directeur de développement des **infrastructures de recharges ouvertes au public pour véhicules électriques et hybrides rechargeables** (SD IRVE), adopté en 2023 par le SYANE, planifie le déploiement des infrastructures de recharge électrique : objectif de 180 bornes (360 points de charges) sur l'ensemble du département d'ici 2025. La Ville d'Ancey met également des bornes de recharge à disposition des usagers des parkings de la Ville. Le site de l'ODRÉ (Opendata Réseaux Énergies) recense déjà 156 bornes de recharge électriques sur l'aire d'attractivité du Grand Ancey.

### 2.3.3.8 Le renouvellement du matériel roulant du SIBRA

L'action 6 du PDM prévoit le renouvellement du matériel roulant du réseau SIBRA vers des motorisations à faibles émissions. La commande de 22 bus électriques (six livrés, 16 prochainement livrés) s'inscrit dans cette démarche.

### 2.3.3.9 Autopartage – Citiz

Citiz est un opérateur de voiture en libre-service 24h/24 et 7j/7 qui propose sur le territoire du Grand Ancey plus de 25 voitures dont 5 électriques.

### 2.3.3.10 Les actions à destination des professionnels

Pour imaginer la logistique urbaine de demain, des grandes chaînes logistiques au dernier kilomètre, le Grand Ancey associe les acteurs économiques à l'élaboration d'une **charte Logistique Urbaine Durable** (prévue en 2024).

Des **plans de mobilité entreprises** sont également mis en place et accompagnés par le Grand Ancey.

## 2.4 La mobilité sur le territoire du Grand Annecy

### 2.4.1 A l'origine des émissions, des déplacements

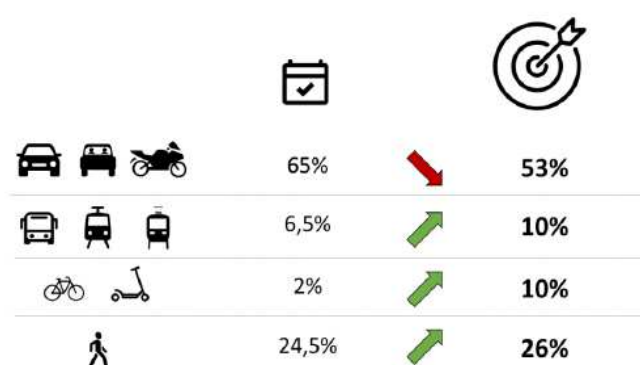
#### 2.4.1.1 Taux de mobilité et parts modales

Le territoire du Grand Annecy, avec un taux de mobilité de **3,9 déplacements par jour et par personne (EDGT<sup>4</sup> Haute Savoie 2015-2017)**, présente une mobilité individuelle proche de celle des agglomérations comparables (Angers, Amiens), mais en dessous de celle de l'agglomération de Chambéry (4,3) et de la moyenne de la Haute Savoie (4,1 déplacements par jour et par personne).

L'Enquête Déplacement Grand Territoire réalisée entre 2015 et 2017 offre un état des lieux des déplacements sur le territoire et souligne que **la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé avec une part modale de 64%**, devant la marche (24%), les transports en commun urbains (7%), le vélo (2%) et le train (1%).

Le Plan de Mobilité 2030 fixe des objectifs de parts modales :

- Prolongeant la baisse tendancielle de l'usage de la voiture (en termes de part modale et de distance parcourue) ;
- Donnant une place significative à la pratique du vélo en multipliant sa part modale par 5 ;
- Augmentant la fréquentation des transports en commun.



**FIGURE 9: OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU PLAN DE MOBILITE (SOURCE : PLAN DE MOBILITE 2030)**

**La création d'une Zone à Faibles Emissions mobilité fait partie des actions définies dans le Plan de Mobilité (PDM).** Cette démarche est en effet en cohérence avec les orientations stratégiques du PDM, notamment sur l'incitation à l'évolution des comportements et au report modal (en favorisant les modes actifs et le développement d'un réseau de transports collectifs attractif et performant).

#### 2.4.1.2 Les principaux flux sur le territoire

L'EDGT de 2015-2017 révèle que 86% des déplacements quotidiens des résidents du Grand Annecy sont internes au Grand Annecy.

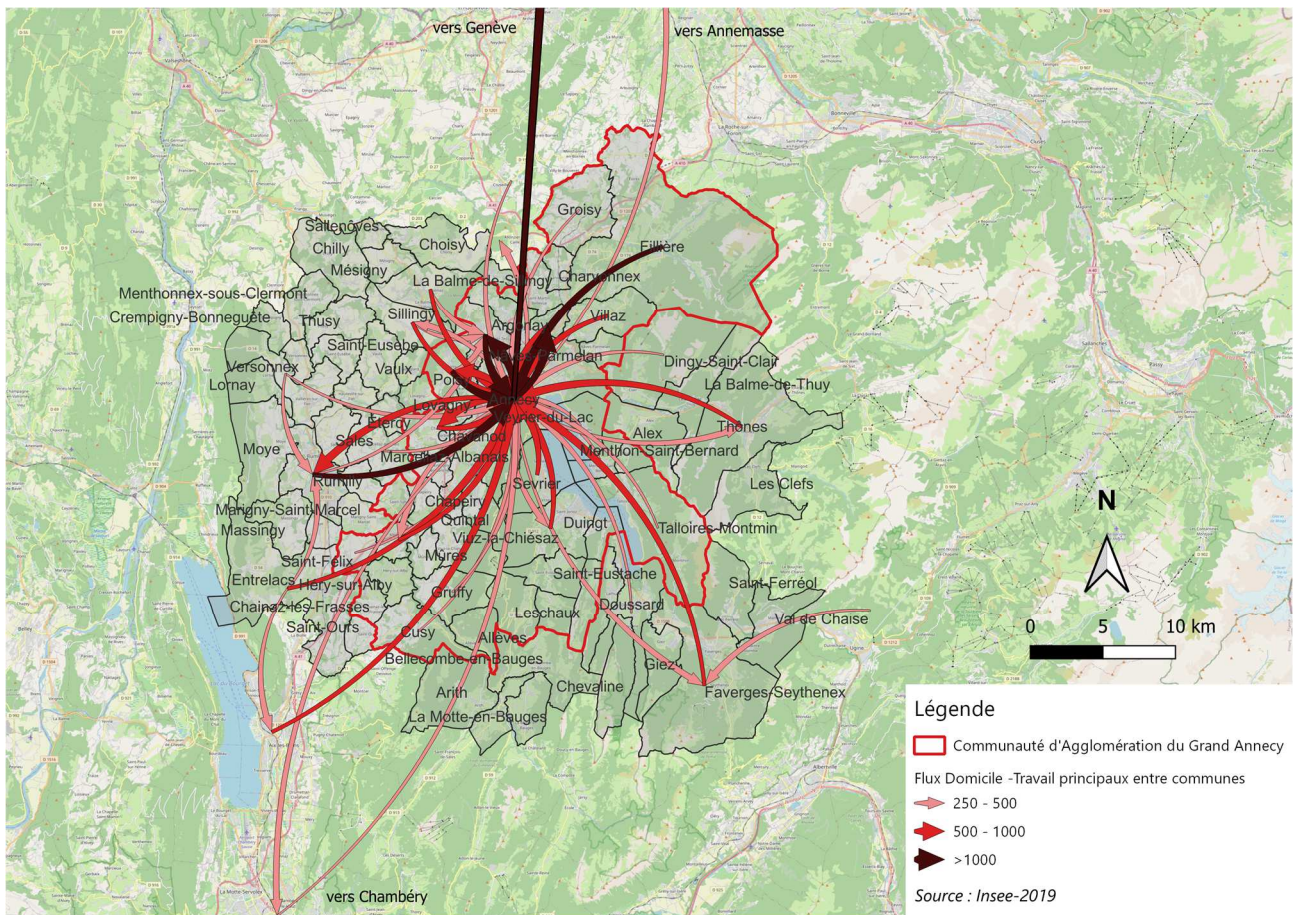
Les flux Domicile-travail les plus importants sont en lien avec la nouvelle commune d'Annecy, qui concentre la majorité de la population et des emplois du territoire.

Les échanges les plus importants, sont ceux avec les communes voisines, notamment Epagny-Metz-Tessy, Poisy, Argonay et les communes avec un poids démographiques plus importants telles que Rumilly, Fillière, Thônes, Faverges-Seythenex, Entrelacs.

Les flux avec les agglomérations voisines majeures sont également importants, principalement avec Genève, Aix-les-Bains, Chambéry et Annemasse.

La carte suivante présente l'analyse des principaux flux Domicile – Travail sur la base des données INSEE 2019.

<sup>4</sup> Enquête Déplacement Grand Territoire



**FIGURE 10: CARTOGRAPHIE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL LES PLUS IMPORTANTS A L'ECHELLE DE L'AIRE D'ATTRACTIVITE (SOURCE : INSEE 2019)**

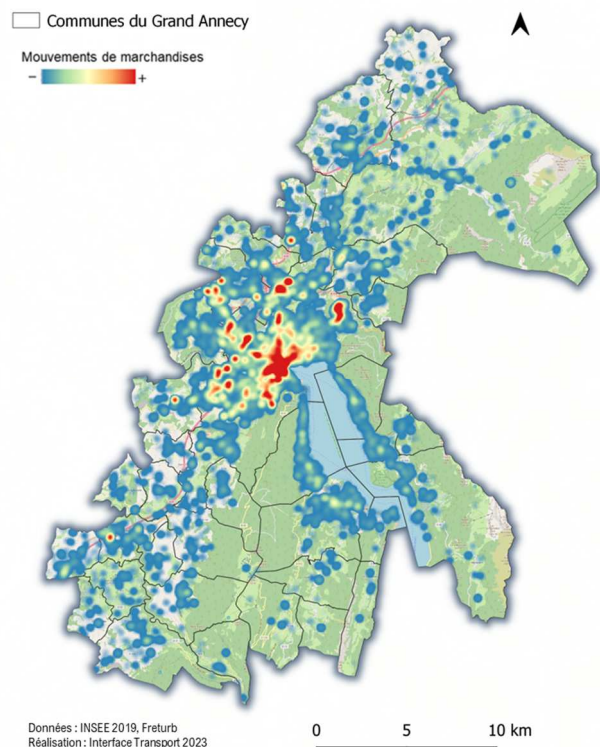
Les flux en lien avec les activités logistiques sont également importants.

La carte ci-contre représente la répartition des mouvements de marchandises sur le territoire c'est-à-dire une opération logistique de livraison, enlèvement...

Au total, 135 615 mouvements<sup>5</sup> de marchandises par semaine sont recensés à l'échelle du Grand Ancey.

**Ancey, et en particulier le périmètre intra rocade, ressort clairement comme la zone présentant la plus forte densité de mouvements de marchandises.** D'autres poches d'intensité ressortent, notamment au niveau des ZA Argonay-Pringy, Epagny, Chavanod et du PAE des Glaisins. Cela s'explique par l'importante part d'acteurs de la logistique implantés dans ces espaces. Enfin, d'autres secteurs tels que les accès à l'A41 au niveau d'Alby-sur-Chéran ressortent.

**FIGURE 11: REPRESENTATION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LE GRAND ANCEY**



<sup>5</sup> Autrement dit, une opération logistique impliquant une livraison ou un enlèvement de marchandises, ou les deux – Données INSEE 2019



Concernant la livraison des ménages, Annecy ressort également comme la commune la plus génératrice de mouvements par semaine (65% des mouvements B2C du territoire).

Il est à noter que le Grand Annecy travaille actuellement sur un projet de logistique urbaine durable.

## 2.4.2 Le parc de véhicules en circulation sur le territoire

### DÉFINITIONS PARC STATIQUE / PARC ROULANT

**Le parc statique** correspond au nombre de véhicules immatriculés sur le territoire, en faisant abstraction de l'usage qui en est fait. Il donne une répartition en nombre de véhicules par catégorie sans tenir compte du nombre de kilomètres effectués.

**Le parc roulant ou en circulation** quant à lui tient compte de la circulation des véhicules routiers. La composition du parc roulant est équivalente à la composition du parc statique (nombre de véhicules) pondérée par l'utilisation de chacune des catégories de véhicules. C'est la composition du trafic dans la rue. Son évaluation est nécessaire afin d'évaluer l'impact engendré sur la qualité de l'air, et c'est généralement cette composition qui est utile aux estimations des émissions et de la qualité de l'air.

Source : ADEME

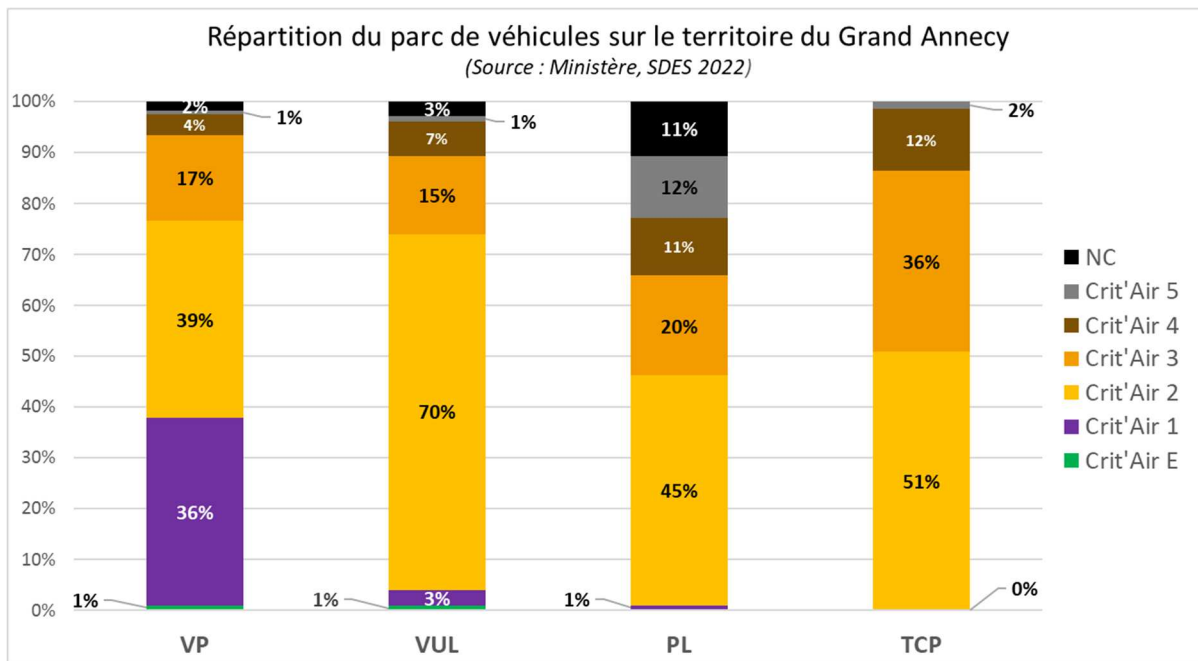
*Les données présentées dans les pages suivantes correspondent à ce que le SDES intitule « parc en circulation », mais qui correspond au parc statique.*

### 2.4.2.1 Le parc statique

Le parc statique correspond au nombre de véhicules possédés par les ménages, les entreprises et les services publics, autrement dit le parc présent sur le territoire. Le parc statique est en général approché par le parc immatriculé sur un territoire.

L'analyse du parc statique s'appuie donc sur les données du SDES (Service des Données et Etudes Statistiques) au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ces données recensent les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français à partir des informations issues du système d'immatriculation des véhicules et transmises par le ministère de l'Intérieur. Elles font la distinction entre Véhicules Légers (VL), Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL), mais ne donnent pas d'information sur le parc des Deux Roues Motorisées.

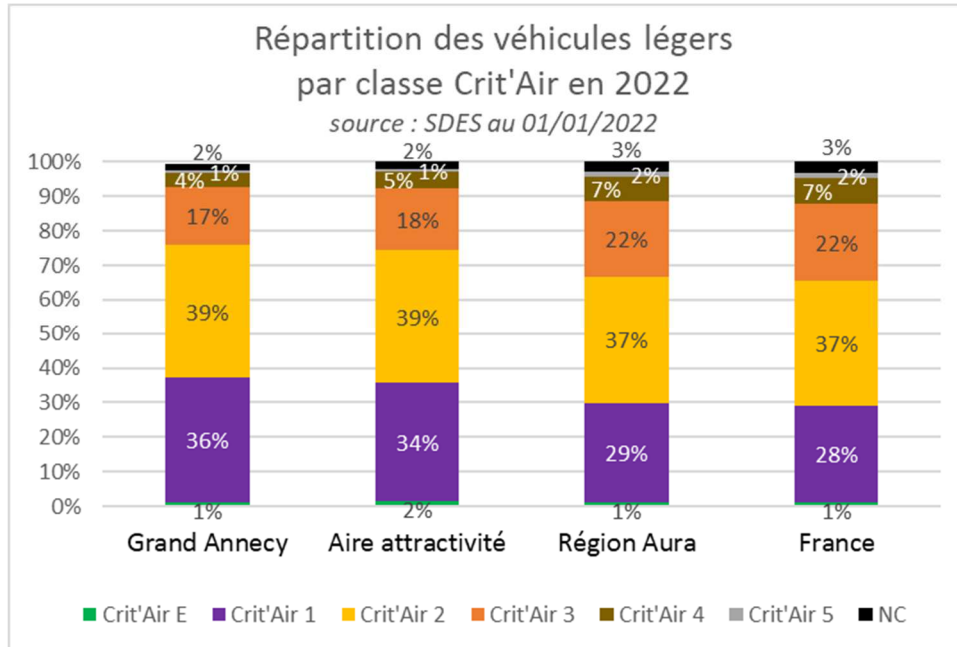
**Sur le territoire du Grand Annecy, les données du parc SDES 2022 recensent 160 000 véhicules répartis ainsi : 138 000 VL (86%), 20 800 VUL (13%), 1 600 PL et 200 bus et autocars (1%).**



**FIGURE 12 : REPARTITION DU PARC DE VEHICULES PAR CLASSE CRIT'AIR SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANANCY (SDES 01/01/2022)**

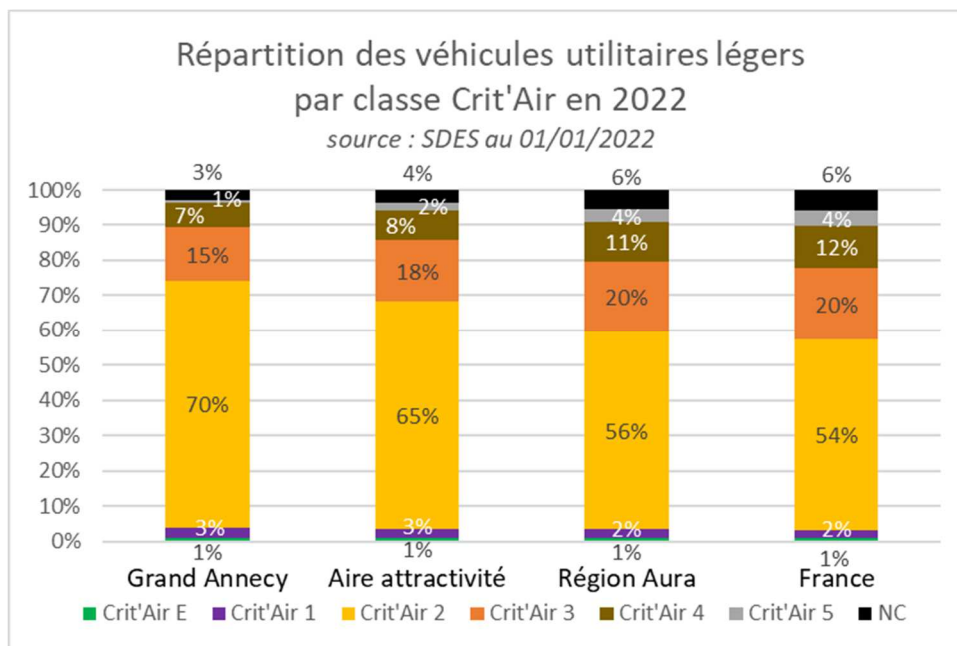
#### VEHICULES PARTICULIERS (VP)

La comparaison avec les autres échelles territoriales : aire d'attractivité d'Anancy, Région Auvergne Rhône Alpes et France, montre que le territoire du **Grand Anancy dispose d'un parc de véhicules particuliers globalement plus récent.**



**FIGURE 13 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DU PARC DE VEHICULES LEGERS PAR CLASSE CRIT'AIR A DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES**

**La grande majorité des véhicules utilitaires légers du Grand Anancy sont assez récents** : près de  $\frac{3}{4}$  de véhicules Crit'Air E, 1 et 2. Le parc de véhicules utilitaires légers est également plus récent sur le Grand Anancy que sur les autres échelles territoriales.



**FIGURE 14 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DU PARC DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERS PAR CLASSE CRIT'AIR A DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES**

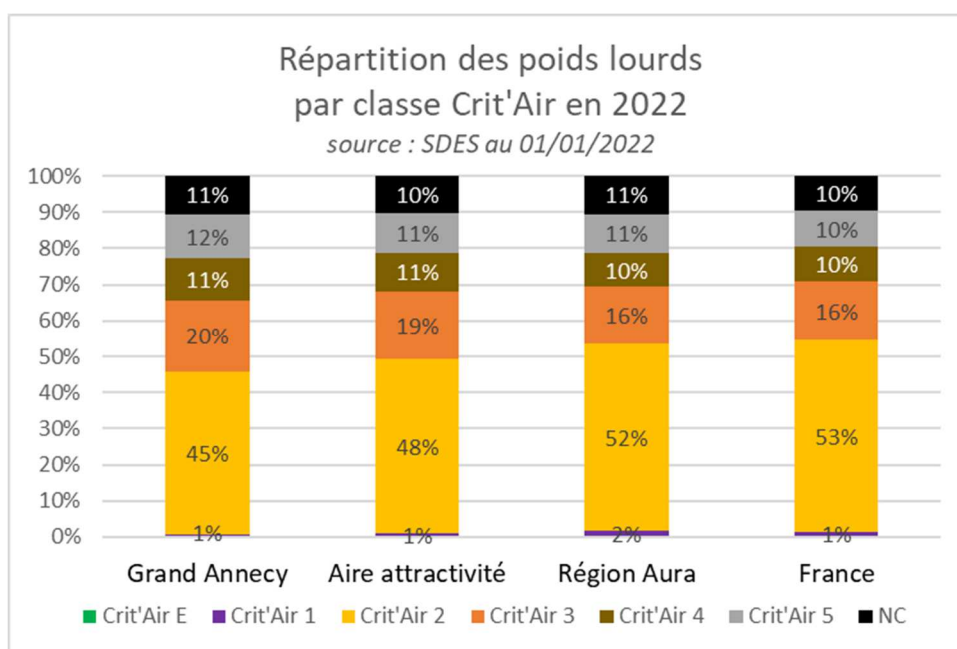


## POIDS LOURDS (PL)

**La quasi-totalité des Poids Lourds fonctionne avec du Diesel** (moins de 10 véhicules sur les 1 600 utilisent un autre type de carburant).

Contrairement aux deux autres catégories de véhicules, le parc poids lourds du Grand Anancy est un peu moins récent que sur les autres échelles territoriales. Les véhicules PL classés Crit'Air E, 1 ou 2 représentent 46% sur le Grand Anancy, contre 49% sur l'aire d'attractivité d'Anancy, 54% à l'échelle de la région Auvergne Rhône-Alpes et de la France.

Cet état de fait s'explique peut-être par la faible spécialisation du territoire sur la filière transport/logistique. En effet, contrairement à d'autres territoires, les principaux acteurs du transport présents sur le Grand Anancy sont des acteurs de transport de messagerie et non du transport longue distance. Ces derniers renouvèlent plus régulièrement leur flotte de véhicules (tous les 3 ans en moyenne) contre un renouvellement tous les 8 ans en moyenne pour les camions de messagerie.



**FIGURE 15 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DU PARC DE POIDS LOURDS PAR CLASSE CRIT'AIR A DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES**

## TRANSPORTS COLLECTIFS DE PERSONNES (TCP)

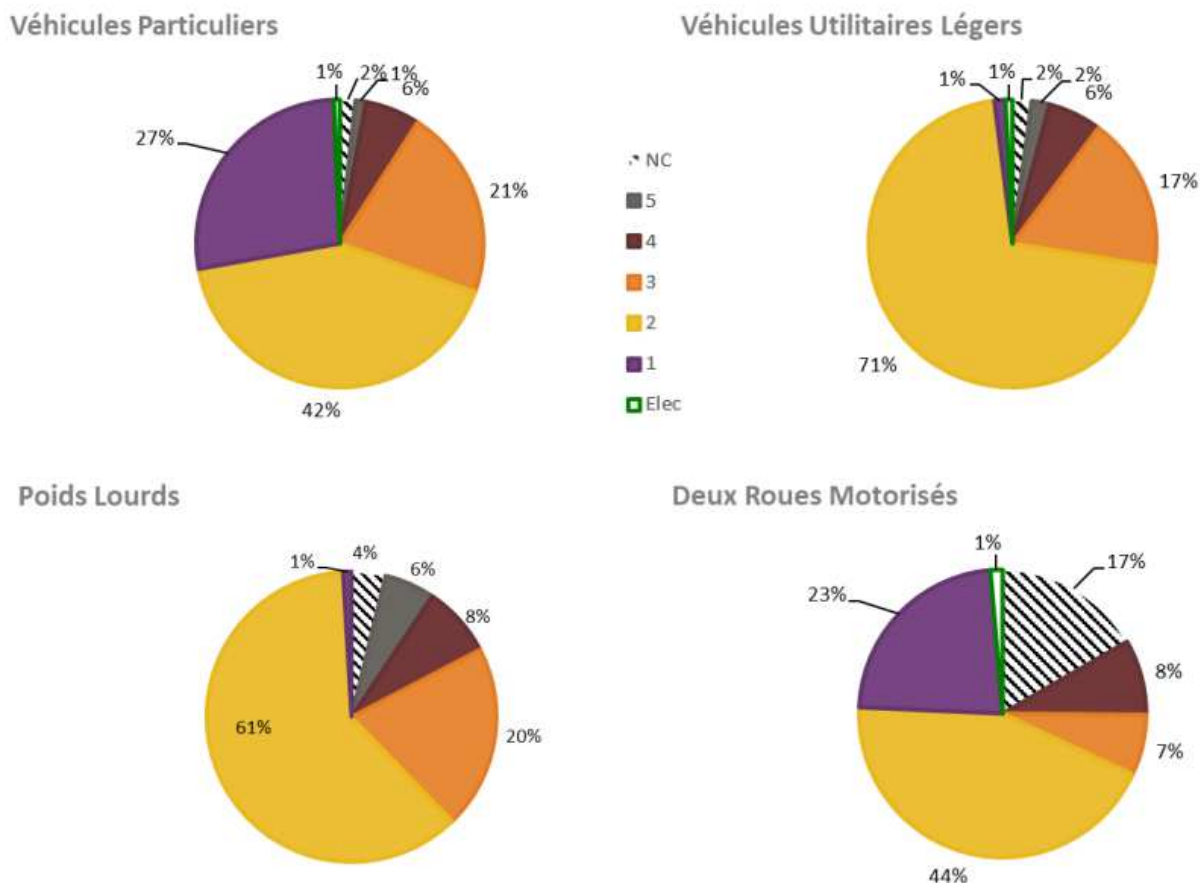
Le classement Crit'Air de ce type de véhicules est le même que celui des Poids Lourds. Cette ventilation est quasi identique à l'échelle de l'aire d'attractivité.

**Comme pour les poids-lourds, la quasi-totalité des véhicules de transport collectif de personnes fonctionne avec du Diesel.**

### 2.4.2.2 Le parc roulant

Une enquête par relevé de plaques d'immatriculation a été réalisée en 2019 dans le cadre de l'étude d'opportunité d'une ZFE-m sur le territoire du Grand Annecy. Elle permet d'avoir une vision du parc circulant réellement sur le territoire.

Il en ressort que **la majorité du parc en circulation relevé lors de l'enquête dispose de CQA récents, 1 ou 2**. La part des CQA les plus anciens (3 et suivants) oscille entre le quart et le tiers du parc, et jusqu'à 40 % pour les poids lourds. Les énergies alternatives restent très minoritaires, avec uniquement quelques VUL électriques et PL GNV repérés.



**FIGURE 16 : VENTILATION DU PARC ROULANT SUR LE GRAND ANNECY PAR TYPE DE VEHICULE ET VIGNETTE CRIT'AIR - SOURCE : ENQUETE PLAQUES 2019**

Elle montre également que le parc des véhicules dont le cœur de métier est le transport et l'entreposage est globalement récent et performant. A l'inverse, on retrouve beaucoup plus de véhicules classés Crit'air 5 et surtout non classés parmi les poids-lourds du commerce et de la construction.

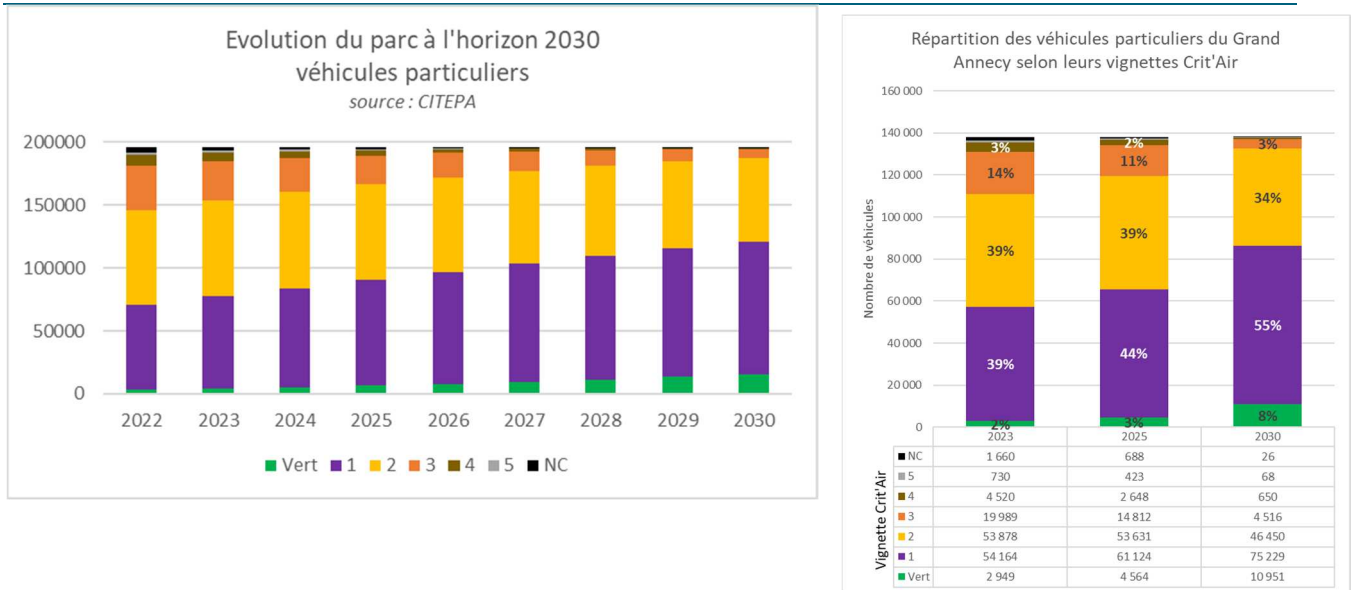
Si on compare ces résultats au parc statique, on constate que :

- Les parts des véhicules Crit'Air 3 et + sont équivalentes pour les VUL,
- La part de véhicules Crit'Air 3 et + circulant est un peu plus importante que le ratio du parc statique pour les VL (mais le renouvellement du parc sur les 3 années d'écart entre ces 2 données l'explique en partie),
- Le parc PL circulant est nettement plus récent que le parc immatriculé (62% de véhicules Crit'Air 1 et 2 contre 46% du parc statique).

### 2.4.2.3 Évolution du parc roulant à l'horizon 2030 à l'échelle de l'aire d'attractivité (sans ZFE-m)

Atmo AURA est en capacité, à partir de sa chaîne de calcul, de générer un outil permettant de projeter un parc statique local en un parc prospectif statique puis dynamique.

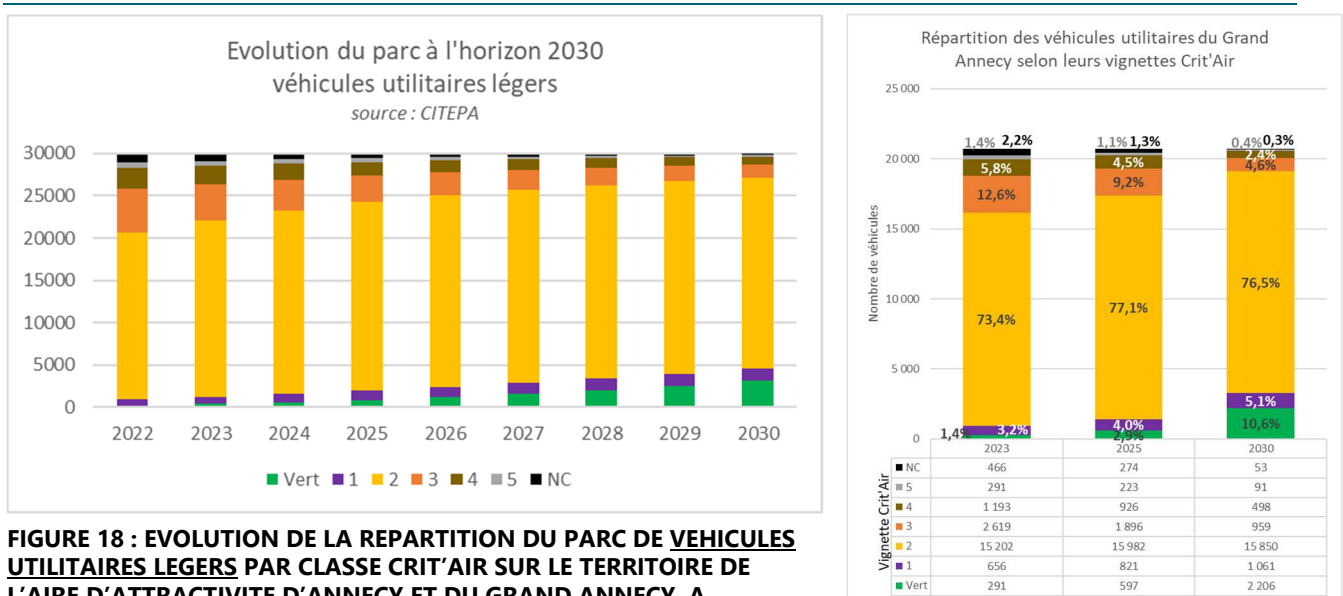
#### VEHICULES PARTICULIERS (VP)



**FIGURE 17 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DU PARC DE VEHICULES LEGERS PAR CLASSE CRIT'AIR SUR LE TERRITOIRE DE L'AIRES D'ATTRACTIVITE D'ANNEY ET DU GRAND ANNEY, A L'HORIZON 2030 (CITEPA-ATMO AURA)**

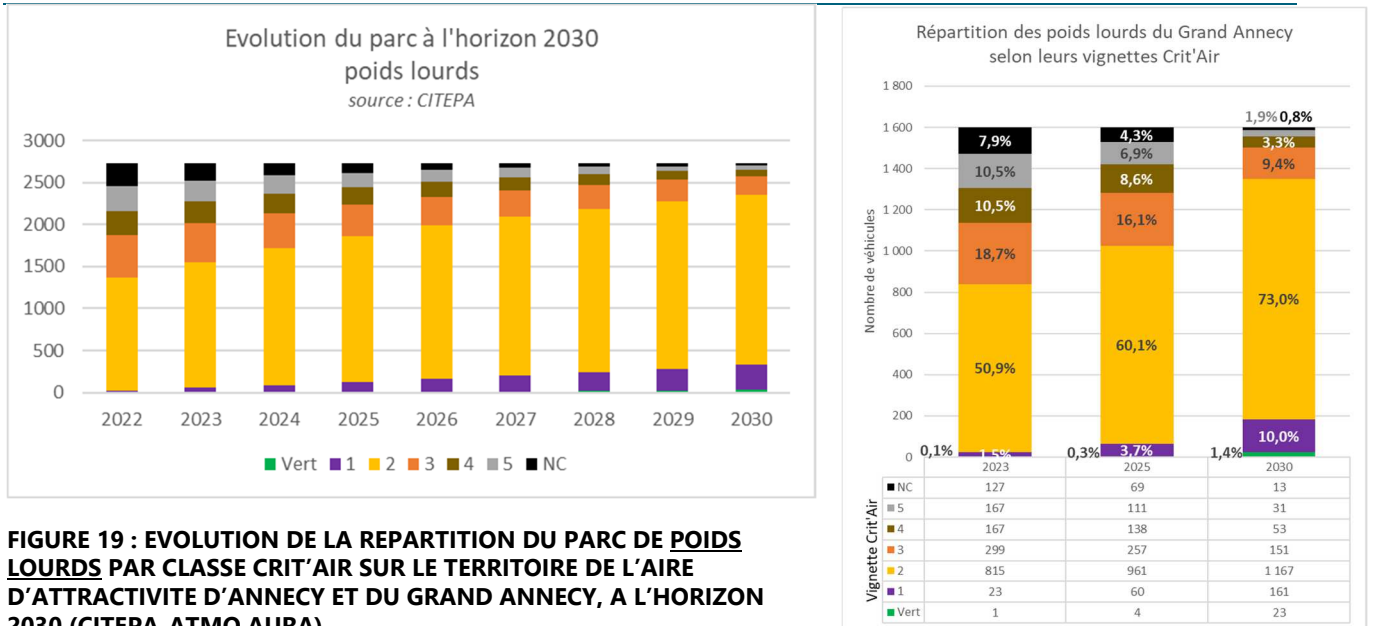
Le renouvellement naturel du parc de véhicules légers se fait majoritairement vers des véhicules Crit'Air E (vert) et 1. Ainsi, à l'échelle de l'aire d'attractivité, en 2023, les véhicules Crit'Air E et 1 représentent environ 40% du parc, en 2025 on estime qu'ils représenteront 46%, pour atteindre 62% en 2030.

#### VEHICULES UTILITAIRES LEGERS (VUL)



**FIGURE 18 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DU PARC DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERS PAR CLASSE CRIT'AIR SUR LE TERRITOIRE DE L'AIRES D'ATTRACTIVITE D'ANNEY ET DU GRAND ANNEY, A L'HORIZON 2030 (CITEPA-ATMO AURA)**

## POIDS LOURDS (PL)



**FIGURE 19 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DU PARC DE POIDS LOURDS PAR CLASSE CRIT'AIR SUR LE TERRITOIRE DE L'AIRE D'ATTRACTIVITE D'ANNEY ET DU GRAND ANNEY, A L'HORIZON 2030 (CITEPA-ATMO AURA)**

Pour les véhicules professionnels, le renouvellement naturel se fait très majoritairement vers des Crit'Air 2 (diesel) avec, sur le territoire du Grand Anancy :

- En 2025 : 77% de VUL en Crit'Air 2 (soit 15 982 véhicules) et près de 7% en Crit'Air E et 1 (1 418 véhicules), pour les PL, 60% en Crit'Air 2 (soit 961 véhicules) et près de 4% en Crit'Air E et 1 (soit 64 véhicules)
- En 2030 : 76% de VUL en Crit'Air 2 (soit 15 850 véhicules) et près de 16% en Crit'Air E et 1 (3 267 véhicules), pour les PL, 73% en Crit'Air 2 (soit 1 167 véhicules) et 11% en Crit'Air E et 1 (soit 184 véhicules)

### 2.4.3 Les infrastructures de déplacement actuelles et en projet

#### 2.4.3.1 Réseau routier

La géographie du territoire (montagnes et lac) contraint le maillage routier du territoire. Ainsi, la partie Ouest du territoire dispose d'un réseau de voiries structurantes plus développé, et le réseau structurant est majoritairement tourné vers le cœur de l'agglomération.

L'autoroute franchit le territoire du Sud-Ouest vers le Nord. Le boulevard la Rocade et les RD3508, RD1203 et RD916 permettent des contournements plus ou moins lointains du Cœur de Ville d'Anancy, avec des bouclages incomplets côté Est.

**Cette organisation du réseau routier induit des contraintes pour le contournement du périmètre de la ZFE-m et explique la mise en place d'axes de transit internes au périmètre.**

#### 2.4.3.2 Alternatives à la voiture

L'aire d'attractivité d'Anancy est desservie par le réseau ferré sur 4 gares : Anancy (pôle ferroviaire principal avec un peu moins de trois millions de voyageurs enregistrés sur l'année 2022), Rumilly, Groisy et Pringy.

Le réseau de transports en commun sur le Grand Anancy (réseau Sibra) dessert 724 points d'arrêts via 27 lignes régulières urbaines, dont 3 lignes « rythmo » qui circulent toutes les 10 minutes en heures de pointe et jusqu'à 1 heure du matin. Des lignes de bus saisonnières viennent compléter l'offre l'hiver et l'été, tous les bus Sibra sont gratuits.

L'offre du Grand Anancy est complétée par des cars régionaux depuis la gare routière d'Anancy pour se rendre vers Albertville, Genève et les montagnes des Aravis. La communauté de communes Rumilly Terre de Savoie

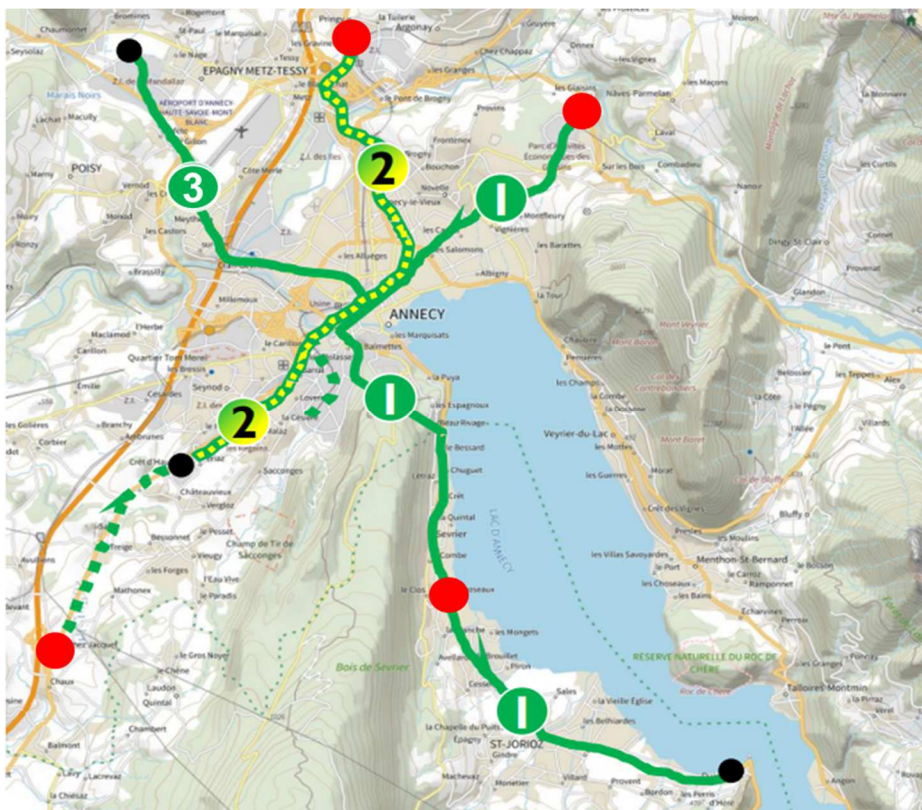
met en place des cars entre Rumilly et l'entrée du Grand Anney (Poisy et Chavanod), en connexion avec le réseau Sibra.

Le réseau cyclable du Grand Anney propose actuellement 132 km d'aménagements cyclables, essentiellement centrés sur le cœur de l'agglomération et les rives du lac.

Des projets sont en cours pour développer les offres alternatives à la voiture :

- La SNCF porte un projet de modernisation de la voie ferrée entre Aix-les-Bains et Anney, inscrit au Contrat de Plan Etat-Région. Il a fait l'objet de premières études (appelées « études préliminaires ») en 2016 et 2017 et de concertations publiques en 2019 et 2021 ;
- 3 axes de Transport en commun en site propre intégral (TCSPi) organisés en 5 branches sont à l'étude sur le Grand Anney ;
- 24 pôles d'échange multimodaux (PEM) sont également prévus sur le territoire du Grand Anney et au-delà pour assurer le rabattement sur les transports en commun et le TCSPi notamment, dont 4 prévus à court terme ;
- Le schéma directeur cyclable, approuvé en juin 2022, prévoit de développer jusqu'à 429 km d'aménagements cyclables sur le territoire du Grand Anney.

**La progressivité de la mise en de la ZFE-m a pour objectif d'assurer une cohérence entre l'évolution des restrictions et le développement des offres alternatives.**



**FIGURE 20 : CARTOGRAPHIE DES TRACES DU TCSPi ET PARKINGS RELAIS COURT TERME SUR LE GRAND ANNEY**

## 2.5 Le contexte réglementaire actuel en matière de qualité de l'air et de ZFE-m

Pour lutter contre la pollution de l'air, la loi prévoit une mise en œuvre progressive des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) en fonction de la qualité de l'air :

- La **loi d'orientation des mobilités** (LOM) prévoyait la mise en place de ZFE-m dans les agglomérations disposant d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en dépassement des seuils de qualité de l'air. En 2019, lors de la publication de la loi, ce sont 11 agglomérations qui étaient concernées, avec une obligation de mise en œuvre avant le 31 décembre 2020 ;
- En 2021, la **loi Climat et Résilience** a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE au 1er janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants, dont le Grand Anancy fait partie (42 agglomérations). Cette loi précise également que la zone à faibles émissions mobilité doit couvrir la majeure partie de la population de l'établissement public qui met en œuvre la ZFE-m (à savoir celui dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération). Seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires (listées dans la loi LOM) doivent respecter un calendrier de restrictions<sup>6</sup>.

Début juillet 2023, un comité ministériel qualité de l'air en ville est venu apporter des ajustements compte tenu de l'évolution de la qualité de l'air et des difficultés de mise en œuvre sur certains territoires. Deux types de territoires sont définis, dont les noms seront désormais différents afin de mettre en évidence leur situation et le niveau de contrainte associé :

- **Ceux qui ne respectent pas les seuils**, c'est-à-dire les agglomérations qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des **territoires ZFE effectifs** : ils doivent respecter le calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1er janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1er janvier 2025 (Crit'Air 3). Les agglomérations concernées sont en diminution constante, année après année et étaient alors au nombre de 5 : Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg.
- **Ceux qui respectent les seuils-réglementaires actuels de qualité de l'air**, sont des **territoires de vigilance**. Pour les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles (31 agglomérations concernées, dont celle d'Annecy), la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) au 1er janvier 2025. La contrainte sur la taille du périmètre fixé par le Loi Climat et Résilience (au moins 50% de la population de l'EPCI le plus peuplé couverte) doit être respectée.

---

<sup>6</sup> Au plus tard le 1er janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 (Crit'Air 5 et non classés) - Au plus tard le 1er janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 - Au plus tard le 1er janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.



Agglomération	2018	2019	2020	2021	2022
Annecy	35	33	28	26	28
Chambéry	31	29	22	20	21
Grenoble	43	41	38	32	33
Lyon	66	62	49	49	47
Saint-Nazaire	12	10	8	10	10

} Territoires de vigilance  
→ ZFE effective

> 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Dépassement de la valeur limite réglementaire (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
< 40 et > 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Respect de la valeur limite réglementaire (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Dépassement de la valeur recommandée par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
≤ 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Respect de la valeur recommandée par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

**FIGURE 21 : CONCENTRATION MOYENNES ANNUELLES SUR PLUSIEURS AGGLOMERATIONS**

À la suite des dernières annonces ministérielles (mars 2024) et du dernier rapport du CITEPA sur la qualité de l'air, les métropoles de Marseille, Rouen et Strasbourg ne sont plus soumises au calendrier de restrictions imposés par la loi Climat et Résilience. Elles deviennent des territoires de vigilance et n'ont plus d'obligation de renforcer les restrictions de circulation. Seuls Lyon et la Métropole du Grand Paris doivent maintenir le calendrier de la loi Climat et Résilience.



**FIGURE 22 : CARTOGRAPHIE DES TERRITOIRES DE VIGILANCE**

## 2.6 Méthode et calendrier de travail sur le Grand Annecy

Début 2019, le Grand Annecy a été lauréat d'un appel à projet national de l'ADEME concernant le déploiement des ZFE-m, avec 19 collectivités en France. Il s'agissait alors d'une démarche volontaire de l'Agglomération, sans contrainte réglementaire. Une étude d'opportunité ZFE-m a ainsi été réalisée entre 2019 et 2021.

L'adoption en août 2021 de la loi Climat et Résilience a modifié l'approche du Grand Annecy par rapport à ce projet de ZFE-m, rendant désormais obligatoire la mise en œuvre de la ZFE-m au 1er janvier 2025 sur le territoire.

Une enquête d'opinion a été réalisée en 2022 auprès d'une quarantaine d'acteurs socio-professionnels et d'un panel représentatif de 500 habitants. Cette enquête a mis en avant la nécessité de communiquer sur la qualité de l'air et sur la notion de ZFE-m, qui reste largement méconnue par la population, ainsi que sur l'importance de se doter de vignettes Crit'Air. Malgré une population plutôt favorable au concept de ZFE-m, l'étude montre qu'un nombre important d'habitants seraient impactés par le projet et se déclarent inquiets. Il sera donc essentiel de prévoir des modalités pour accompagner au mieux l'ensemble de la population, en particulier les ménages les plus fragiles, ainsi que les acteurs économiques.

Au printemps 2023, le Grand Annecy a lancé les études de création d'une zone à faible émissions mobilité sur son territoire. Suite à un diagnostic complet de la mobilité et de la qualité de l'air sur le territoire, plusieurs scénarios de mise en œuvre ont été testés dans le cadre de l'étude technique (modélisation trafic et impact sur les émissions de polluants), avec différents choix de périmètres géographiques, de véhicules ciblés et de niveaux de restriction. Un scénario a été retenu pour être proposé dans le cadre de la concertation volontaire.

Des études opérationnelles sur les modalités de contrôle, de jalonnement (identification des points d'accès, définition des règles de signalisation) ont également été menées pour accompagner le déploiement de la ZFE-m en 2025.

Un dispositif de concertation volontaire a démarré en octobre 2023. Dans un premier temps, la concertation a été menée auprès des acteurs économiques du territoire, des élus du territoire et des territoires voisins et des acteurs associatifs. Puis une concertation a été lancée auprès du grand public entre le 14 décembre 2023 et le 16 février 2024, sous la forme de rencontres et d'un questionnaire en ligne sur la plateforme « Je participe » du Grand Annecy. Cette concertation a permis de mobiliser 3 100 participants, dont 2 640 répondants au questionnaire en ligne.

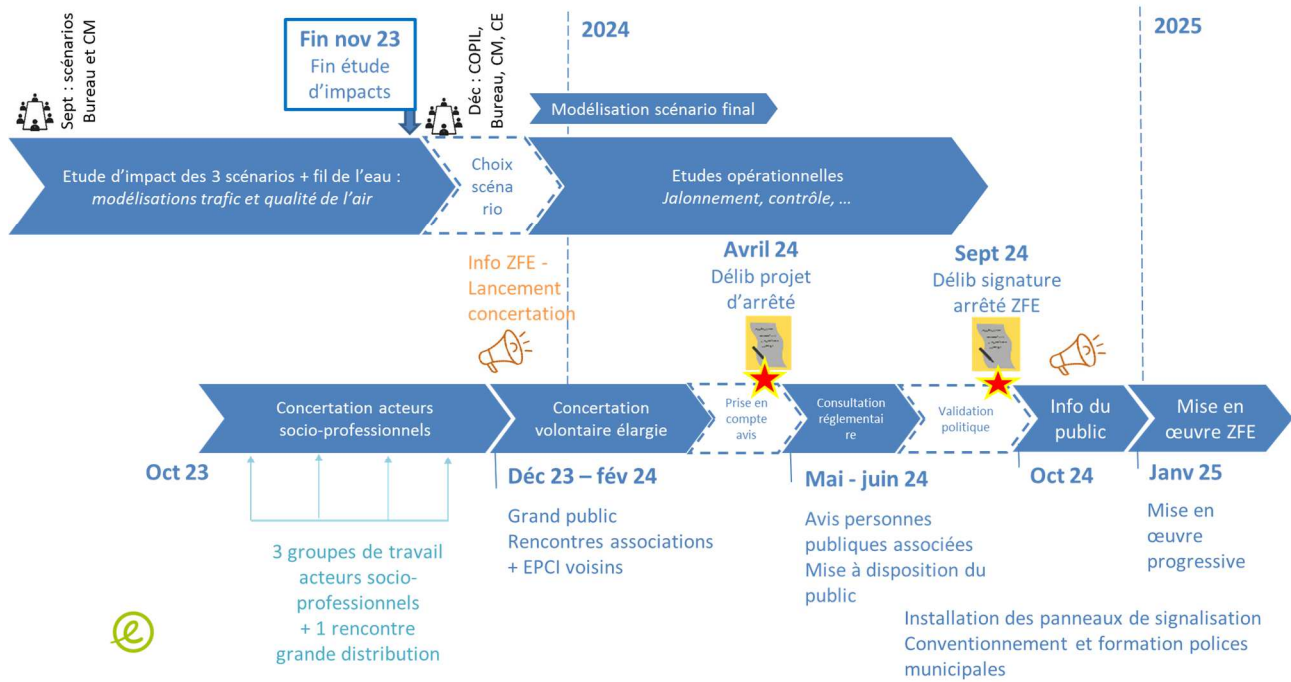
Par ailleurs, l'espace citoyens du Grand Annecy a été saisi et a travaillé tout au long de l'année 2023 sur la notion d'équité sociale au travers du projet de ZFE-m.

La concertation réalisée auprès des différents acteurs et usagers fait ressortir l'importance de la communication autour du projet de ZFE-m (à peine 40% des répondants au questionnaire en ligne savait qu'une ZFE-m allait être instaurée sur le territoire du Grand Annecy). Le sujet divise, avec notamment des interrogations sur les impacts sociaux (précarité et crise du logement, exclusion du centre-ville des plus précaires) et des craintes d'un renforcement des inégalités entre habitants des territoires urbains et ruraux. L'espace citoyen pense que la controverse est inutile étant donné le faible nombre de véhicules concernés par les interdictions.

Un avant-projet d'arrêté ZFE-m a été adopté en Conseil communautaire en avril 2024. Il est en annexe de ce document. L'adoption définitive de l'arrêté ZFE-m est prévue lors du Conseil communautaire de septembre 2024.

La communication autour de la ZFE-m tout au long du projet est un élément essentiel, souligné par l'enquête réalisée à l'été 2022, ainsi que par les acteurs rencontrés dans le cadre de la concertation. Il s'agit également d'un attendu réglementaire.

Une campagne locale d'information du public est prévue pour accompagner l'arrivée de la ZFE-m, à compter du mois d'octobre 2024.



**FIGURE 23 : CALENDRIER DU PROJET DE ZFE-M SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY**

### 3 ETAT INITIAL DE LA QUALITE DE L'AIR

Les analyses suivantes sont issues des travaux réalisés par Atmo Auvergne Rhône Alpes : © **Atmo Auvergne-Rhône-Alpes (2022) État initial de la qualité de l'air sur le territoire du Grand Ancey** et © **Atmo Auvergne-Rhône-Alpes (2024) Zone à Faibles Emissions – mobilité Grand Ancey – Etude 2024**.

Les analyses d'émissions et d'exposition des populations s'appuient sur les données trafic issues de la modélisation de l'état actuel 2022.

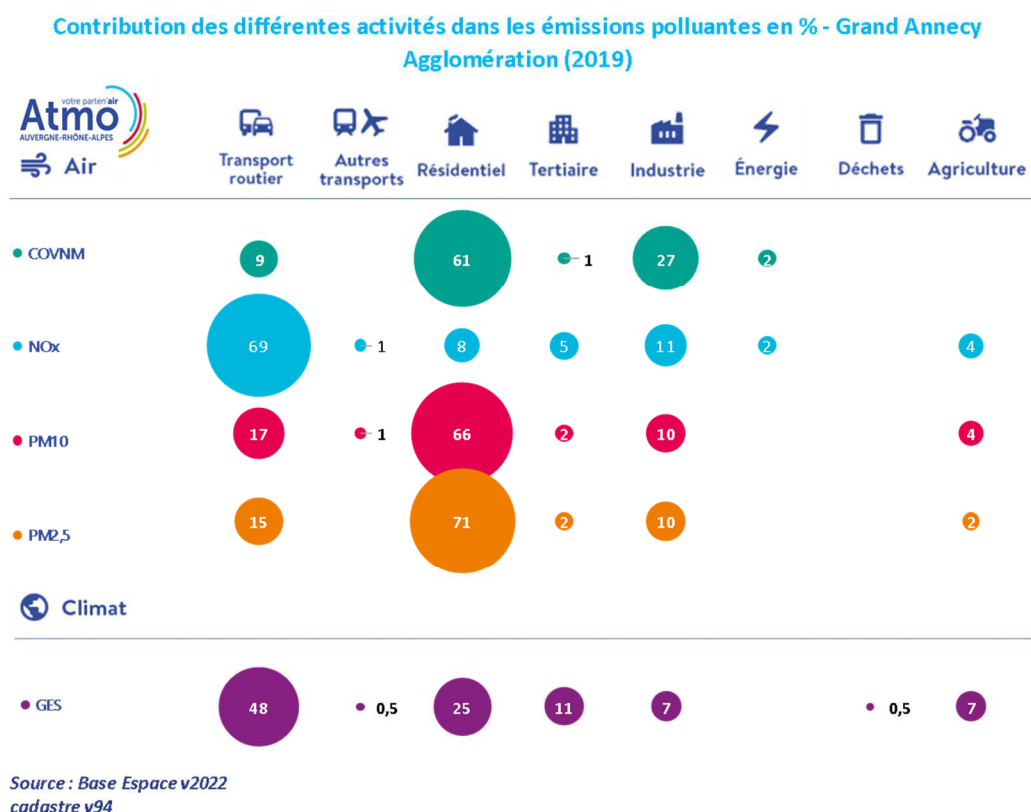
#### 3.1 Etat des lieux des émissions sur le territoire de l'agglomération

##### 3.1.1 Répartition des émissions des différents secteurs d'activités du territoire de l'agglomération

La figure suivante présente les répartitions des émissions de polluants à effets sanitaires : oxydes d'azote (NOx), PM10, PM2,5 et composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de Grand Ancey Agglomération pour les différents secteurs d'activités en 2019. Même si les données d'émissions pour l'année 2020 sont disponibles, elle n'a pas été retenue comme année de référence car elle n'est pas considérée comme représentative des émissions sur le territoire en raison de la pandémie de COVID-19, notamment au niveau des émissions du transport routier.

Le transport routier est la principale source d'émission d'oxydes d'azote (NOx) avec 69% des émissions. Pour les particules, il est en moyenne responsable de 17% des émissions de PM10 et de 15% des émissions de PM2,5 sur le territoire. Pour les COVNM, le transport routier représente moins de 10% des émissions. Et, pour les GES, il représente environ 48% des émissions en 2019.

Les émissions de polluants atmosphériques et de GES sont aussi dues à d'autres secteurs, qui sont principalement le résidentiel, le tertiaire et l'industrie.



**FIGURE 24 : REPARTITION DES EMISSIONS DE NOX, DE PM10, DE PM2,5, DE COVNM ET DE GES PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANCEY AGGLOMERATION EN 2019 (SOURCE : ATMO AURA - INVENTAIRE ESPACE V2022)**

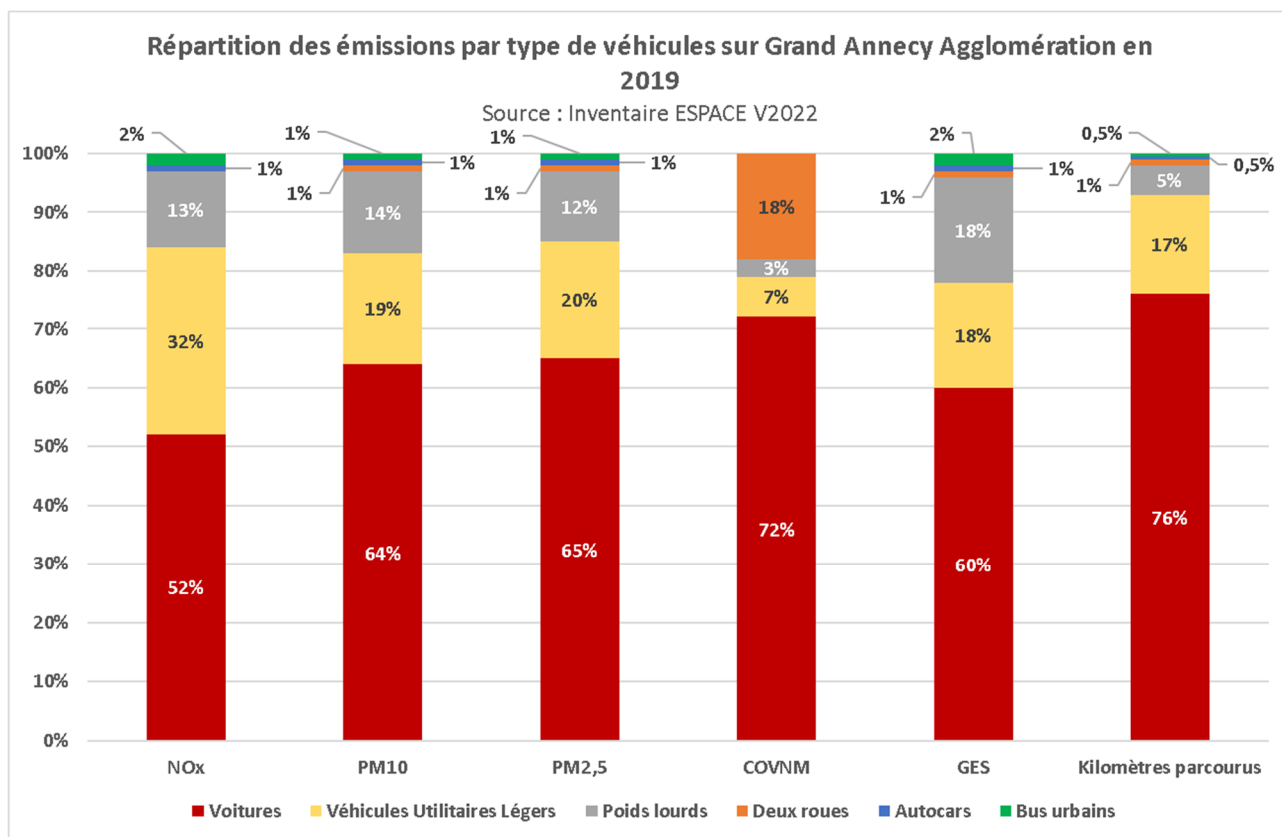
### 3.1.2 Répartition des émissions du transport routier par type de véhicules sur le territoire de l'agglomération : une majorité des émissions est due aux véhicules particuliers

Les répartitions des émissions de NOx, de PM10, de PM2,5, de COVNM et de GES par type de véhicules sur le territoire de l'agglomération en 2019 montrent que les véhicules particuliers sont les principaux émetteurs du transport routier avec 52% des émissions de NOx, environ 65% des émissions de particules, 72% des émissions de COVNM et 60% des émissions de CO2, pour une part très importante de kilomètres parcourus (76% du total du transport routier).

Malgré une très faible part des kilomètres parcourus sur le territoire (environ 5%), les poids lourds sont responsables d'environ 13% des émissions de NOx, de respectivement 14% et 12% des émissions de PM10 et de PM2,5 et d'environ 18% des émissions de CO2.

C'est également le cas des véhicules utilitaires légers, qui représentent 17% des kilomètres parcourus sur l'agglomération et qui ont une contribution aux émissions à hauteur d'environ 32% pour les NOx, d'environ 20% pour les particules et de 18% pour le CO2 (figure suivante).

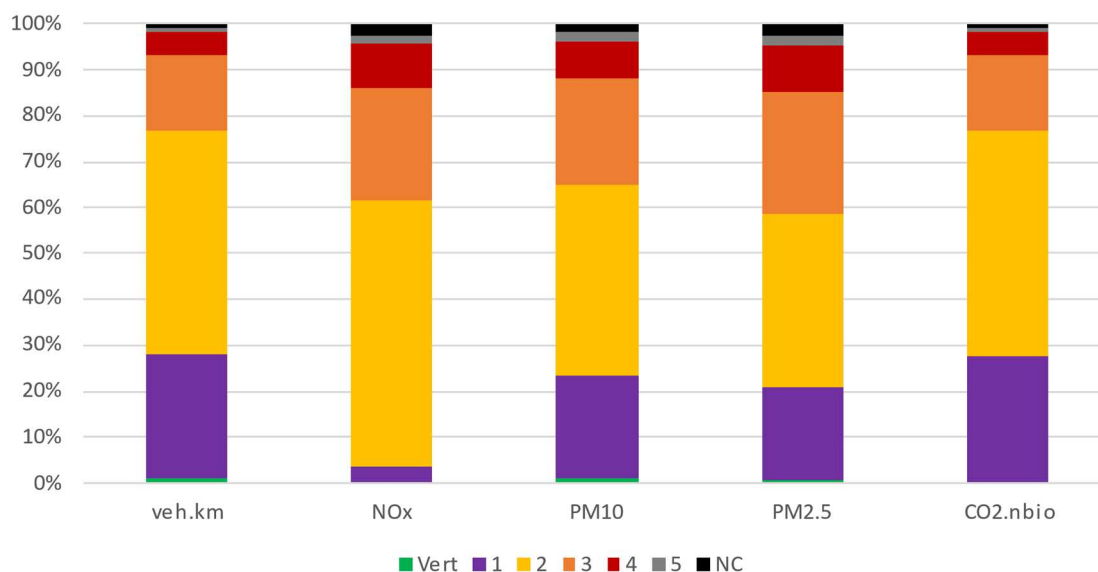
Au regard de la part de responsabilité des émissions de polluants de l'air, vis à vis des kilomètres parcourus, les véhicules de livraison sont les plus forts émetteurs.



**FIGURE 25 : REPARTITION DES EMISSIONS DE NOx, DE PM10, DE PM2,5, DE COVNM DE GES ET DES KILOMETRES PARCOURUS PAR TYPE DE VEHICULES SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2019 (SOURCE : ATMO AURA - INVENTAIRE ESPACE V2022)**

Les graphiques ci-dessous présentent la répartition des émissions et des kilomètres parcourus par classification Crit'Air pour les véhicules particuliers et pour les véhicules professionnels (VUL + PL).

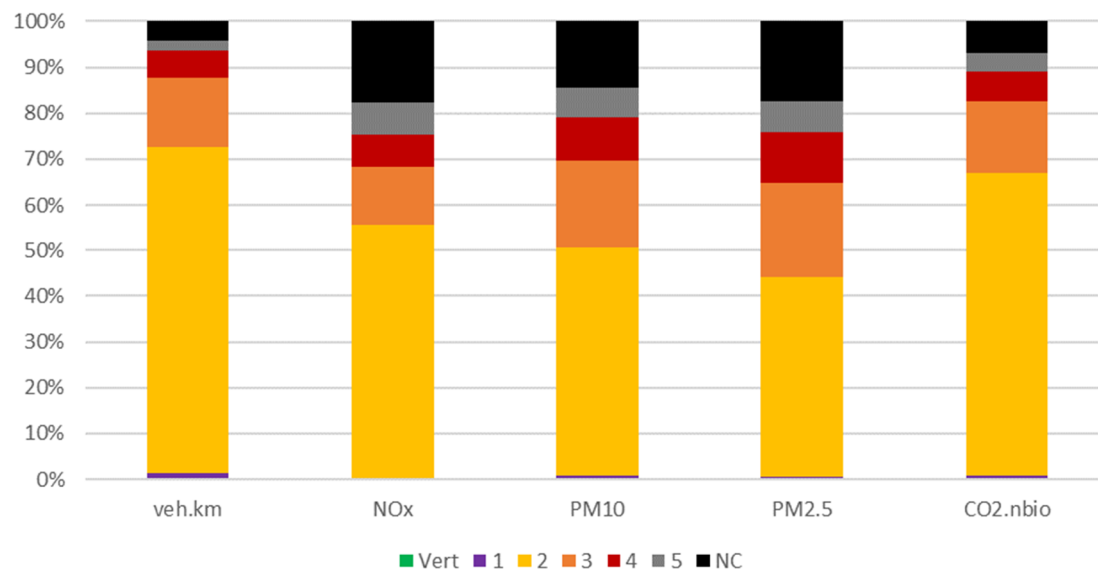
### Répartition des émissions et km parcourus par CQA Grand Annecy - Parc 2022 - VP



**FIGURE 26 : REPARTITION DES EMISSIONS ET DES KILOMETRES PARCOURUS PAR CLASSE CRIT'AIR POUR LES VEHICULES PARTICULIERS (PARC 2022)**

On remarque que concernant les émissions de NO<sub>x</sub> des véhicules légers, la conversion d'un véhicule vers un classement Vert ou Crit'Air 1 présente des bénéfices importants.

### Répartition des émissions et km parcourus par CQA Grand Annecy - Parc 2022 - VUL+PL



**FIGURE 27 : REPARTITION DES EMISSIONS ET DES KILOMETRES PARCOURUS PAR CLASSE CRIT'AIR POUR LES VEHICULES PROFESSIONNELS (VUL + PL) (PARC 2022)**

Pour les véhicules professionnels, un classement Crit'Air 2 ou mieux permet de réduire notablement les émissions de particules et dans une mesure plus réduite celle des NO<sub>x</sub> par rapport aux kilomètres parcourus. En revanche, les véhicules Crit'Air 5 ou Non Classé émettent nettement plus de NO<sub>x</sub> et de particules. Même s'ils représentent une part faible des kilomètres parcourus (6%), ils sont responsables de près d'un quart des émissions de NO<sub>x</sub> et représentent donc un enjeu important.



### 3.2 Concentrations annuelles et populations exposées sur le territoire

Cette partie présente une description des concentrations annuelles des polluants atmosphériques sur le territoire de Grand Ancey Agglomération, ainsi qu'une évaluation de la population exposée à des dépassements des valeurs réglementaires ou des valeurs guides de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), définies en 2021, pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>).

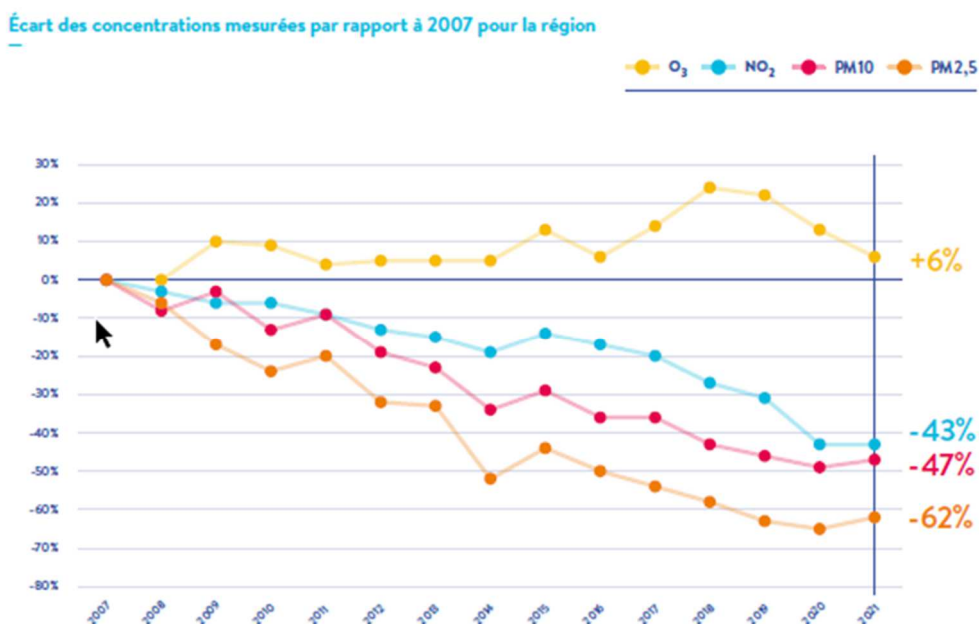
Ce bilan est effectué pour 2022, année de référence pour le diagnostic initial de la Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) de l'agglomération du Grand Ancey.

Le tableau ci-dessous présente une description des différents seuils réglementaires et les valeurs guides OMS de 2021.

Polluants	Paramètre	Seuil réglementaire	Valeur guide OMS 2021	Projet de future réglementation européenne
NO <sub>2</sub>	Concentration annuelle moyenne	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Concentration horaire moyenne	200 µg/m <sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 18 fois par an		
PM <sub>10</sub>	Concentration moyenne annuelle	40 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Concentration moyenne journalière	50 µg/m <sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 35 jours par an		
PM <sub>2,5</sub>	Concentration moyenne annuelle	25 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>

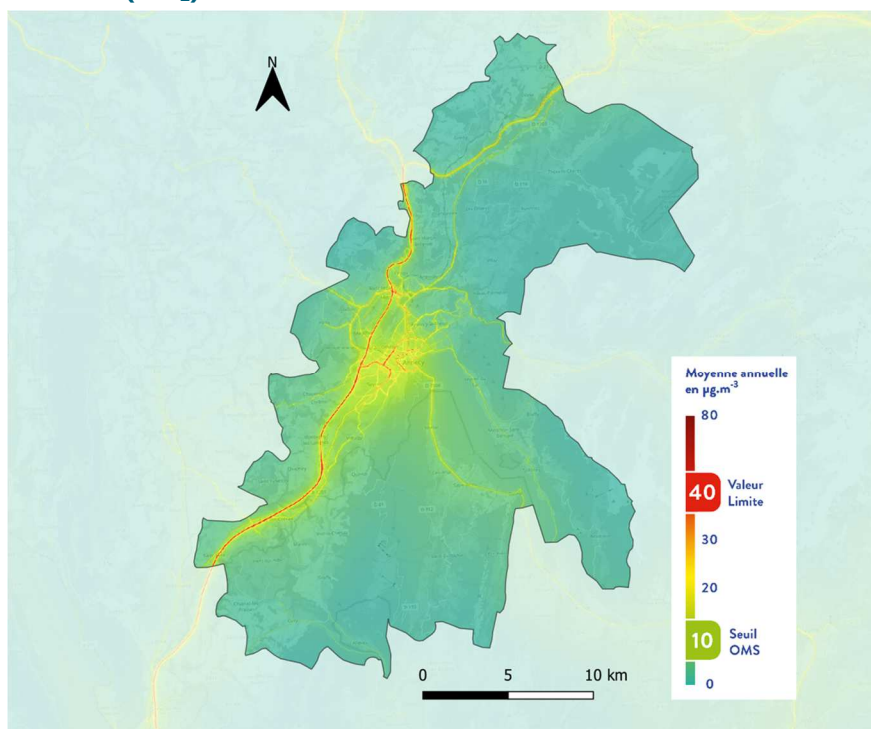
**FIGURE 28 : VALEURS REGLEMENTAIRES, VALEURS GUIDES OMS ET PROJET DE FUTURE REGLEMENTATION EUROPEENNE POUR LE NO<sub>2</sub> ET LES PARTICULES FINES (PM<sub>10</sub> ET PM<sub>2,5</sub>)**

De manière générale sur la région Auvergne Rhône-Alpes, on observe une amélioration de la qualité de l'air ces 15 dernières années, sauf pour l'ozone dont les concentrations ont tendance à augmenter.:



**FIGURE 29 : EVOLUTION DES CONCENTRATIONS DES PRINCIPAUX POLLUANTS DEPUIS 2007 POUR LA REGION AUVERGNE RHONE ALPES**

### 3.2.1 Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)



**FIGURE 30 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE DE NO<sub>2</sub> SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 (SOURCE : ATMO AURA)**

La figure ci-dessus montre la carte de la concentration annuelle de NO<sub>2</sub> sur le territoire de l'agglomération pour l'année 2022. On observe les concentrations les plus élevées sur le territoire le long des principaux axes routiers, avec des valeurs proches voire supérieures à la valeur limite réglementaire (40 µg/m<sup>3</sup>). Mais aucun habitant n'est exposé à des concentrations annuelles supérieures à la réglementation.

2022	Part de la population exposée à un dépassement	
	Valeur limite réglementaire	Seuil OMS 2021
NO <sub>2</sub>	0%	91%

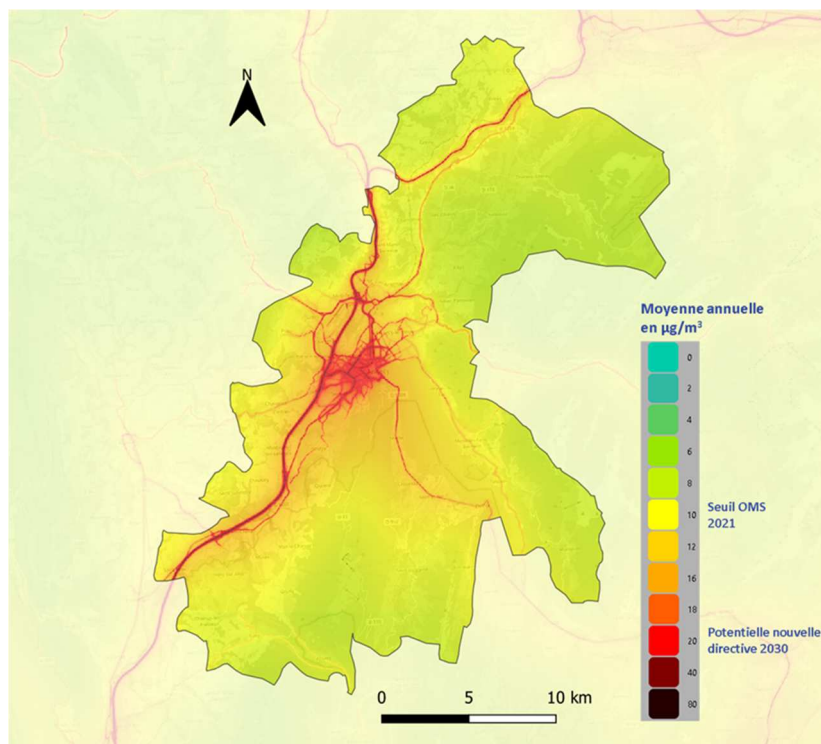
**FIGURE 31 : PART DE LA POPULATION EXPOSEE A UN DEPASSEMENT DE LA VALEUR LIMITE REGLEMENTAIRE ET DU SEUIL OMS DE 2021 POUR LE NO<sub>2</sub> (SOURCE : ATMO AURA)**

En 2022, 91% de la population sont exposés à des concentrations supérieures à la valeur guide OMS de 2021.

L'Union Européenne (UE) est actuellement en train de réviser la directive européenne sur les valeurs limites réglementaires pour les différents polluants réglementés. Cette directive fixera des objectifs à atteindre pour 2030. La probable future valeur limite choisie pour l'UE est de 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour le NO<sub>2</sub>.

La figure suivante montre la carte de la concentration annuelle de NO<sub>2</sub> sur le territoire de l'agglomération avec une simulation de la potentielle nouvelle directive. Les chiffres d'exposition de population pour l'agglomération du Grand Annecy en 2022 pour cette future directive sont les suivants :

- 22 900 habitants sont exposés à un dépassement de la valeur de 20 µg/m<sup>3</sup> ;
- Soit environ 11% de la population de l'agglomération.



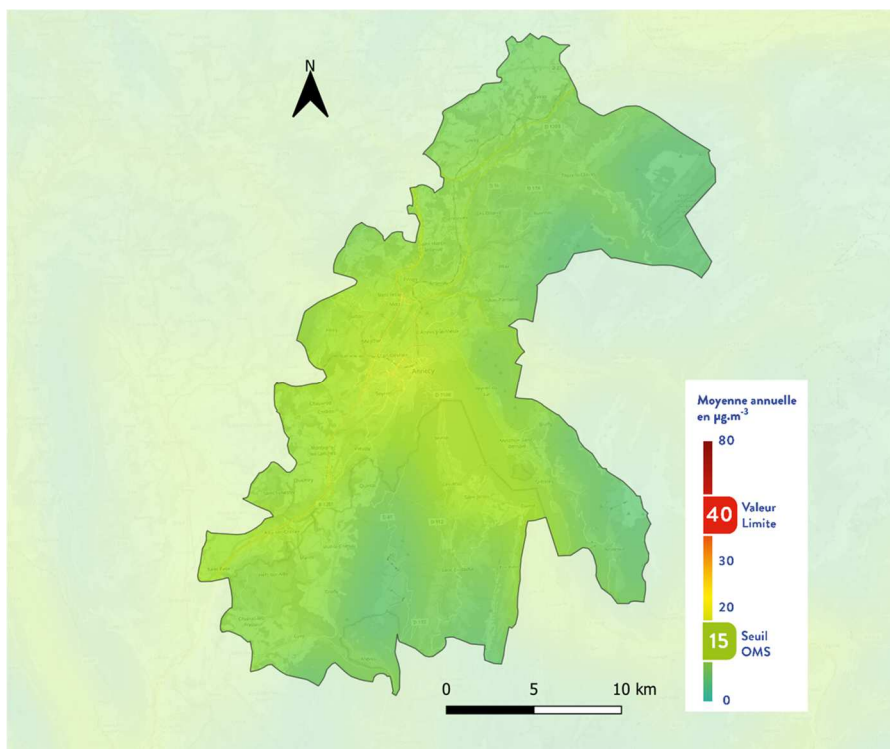
**FIGURE 32 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE DE NO2 SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 POUR LE PROJET DE LA FUTURE DIRECTIVE EUROPEENNE (SOURCE : ATMO AURA)**

### 3.2.2 Particules fines (PM10 et PM2,5)

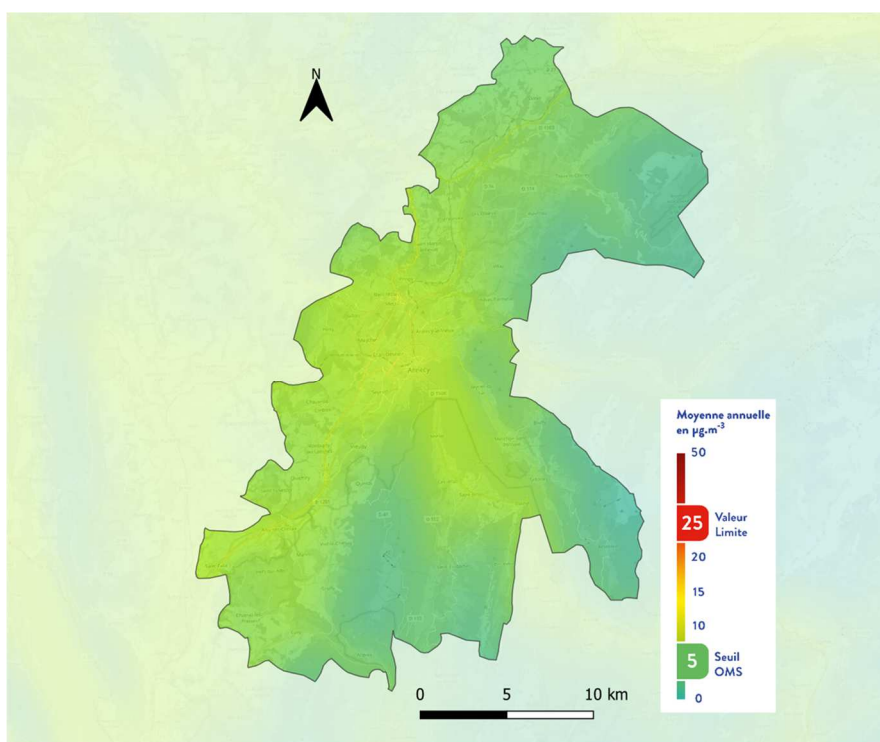
En 2022, aucun habitant n'est exposé à un dépassement de la valeur réglementaire sur le territoire de l'agglomération pour les PM10 (40 µg/m<sup>3</sup>), ni pour les PM2,5 (25 µg/m<sup>3</sup>). Pour les seuils OMS2021, 83% de la population sont exposés à un dépassement du seuil pour les PM10 (15 µg/m<sup>3</sup>) et 100% de la population sont exposés à un dépassement pour les PM2,5 (5 µg/m<sup>3</sup>).

2022	Part de la population exposée à un dépassement	
	Valeur limite réglementaire	Seuil OMS 2021
PM10	0%	83%
PM2,5	0%	100%

**FIGURE 33 : PART DE LA POPULATION EXPOSEE A UN DEPASSEMENT DE LA VALEUR LIMITE REGLEMENTAIRE ET DU SEUIL OMS DE 2021 POUR LES PM10 ET LES PM2,5 (SOURCE : ATMO AURA)**



**FIGURE 34 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE EN PARTICULES FINES (PM10) SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 (SOURCE : ATMO AURA)**



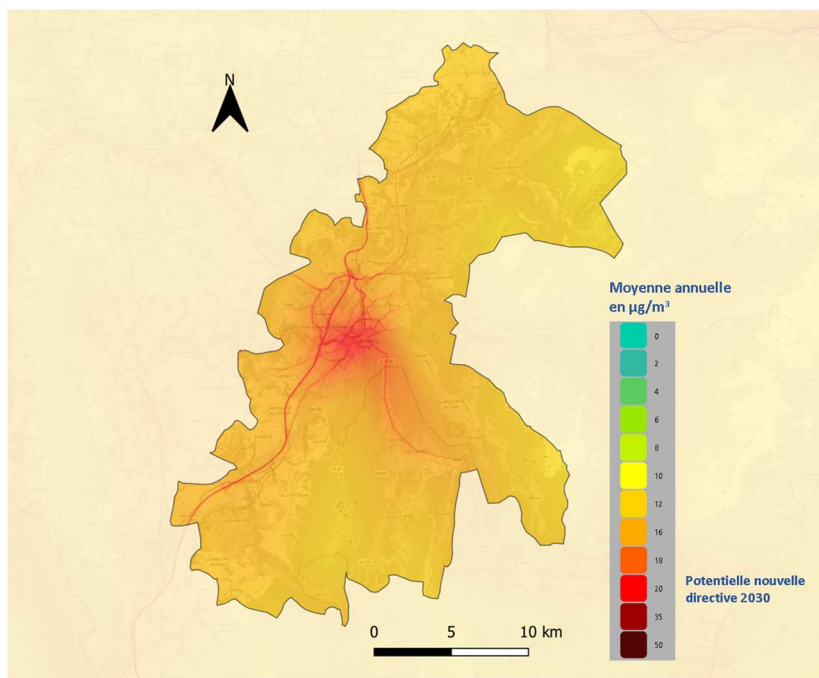
**FIGURE 35 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE DE PARTICULES FINES (PM2,5) SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 (SOURCE : ATMO AURA)**

Comme pour le NO<sub>2</sub>, l'Union Européenne (UE) est actuellement en train de réviser la directive européenne sur les valeurs limites réglementaires pour les particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>. Cette directive fixera des objectifs à atteindre pour 2030. Les probables futures valeurs limites choisies sont de 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour les PM<sub>10</sub> et de 10 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2,5</sub>.

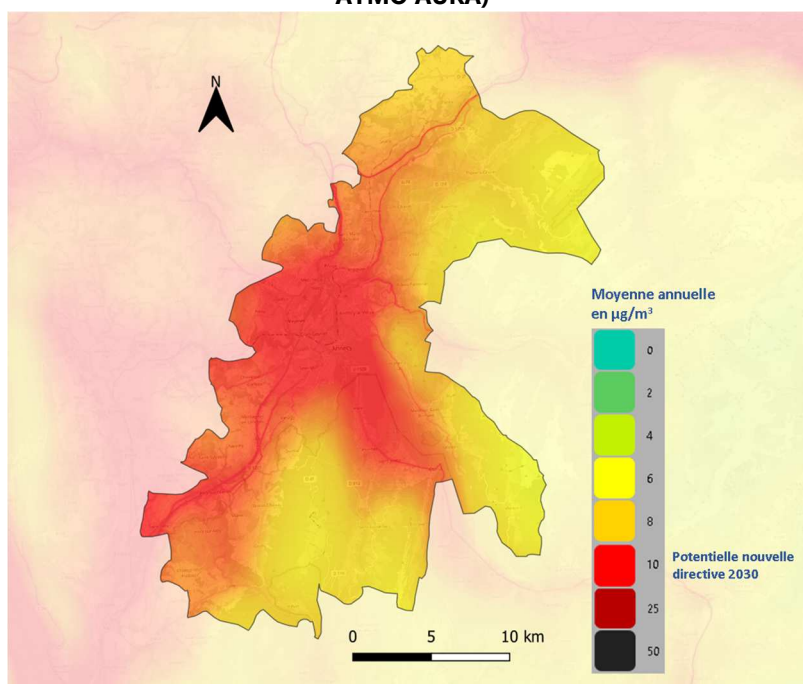
Les figures suivantes montrent les cartes de concentrations annuelles en PM10 et PM2,5 sur le territoire de l'agglomération avec une simulation de la potentielle nouvelle directive.

Les chiffres d'exposition de population pour l'agglomération du Grand Anancy en 2022 pour cette future directive sont les suivants :

- 1% des habitants est exposé à un dépassement de la valeur de 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les PM10 ;
- Environ 109 100 habitants sont exposés à un dépassement de la valeur de 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les PM2,5,
- Soit environ 53% de la population de l'agglomération.



**FIGURE 36 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE EN PARTICULES FINES (PM10) SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 POUR LE PROJET DE LA FUTURE DIRECTIVE EUROPEENNE (SOURCE : ATMO AURA)**



**FIGURE 37 : CARTE DE LA CONCENTRATION ANNUELLE EN PARTICULES FINES (PM2,5) SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 POUR LE PROJET DE LA FUTURE DIRECTIVE EUROPEENNE (SOURCE : ATMO AURA)**

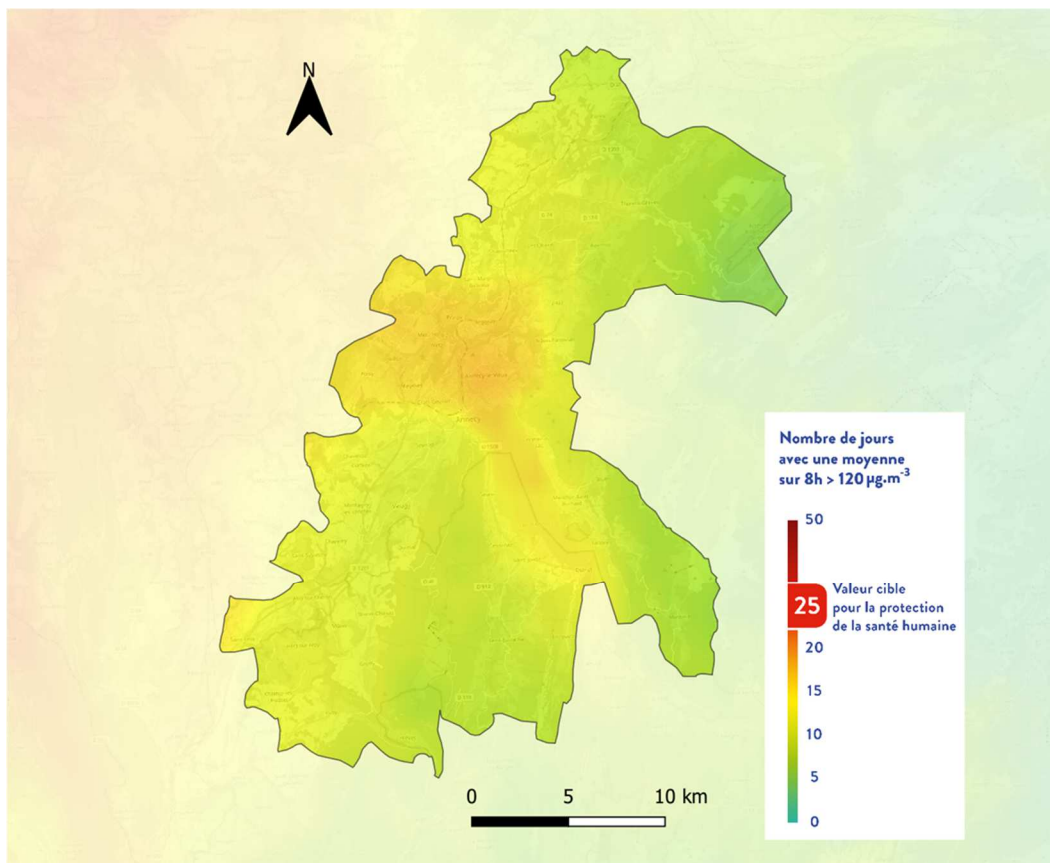


### 3.2.3 Ozone

L’ozone constitue un polluant secondaire complexe. Ce polluant n’est pas directement émis dans l’atmosphère mais résulte de transformations chimiques d’autres polluants tels que les oxydes d’azote et les Composés Organiques Volatils (COV) précurseurs de l’ozone. Ainsi, les mécanismes de formation et de destruction de ce polluant sont régis par les niveaux relatifs de concentration de COVNM et de NOx, ainsi que par les mouvements des masses d’air et les conditions d’ensoleillement et de chaleur. Les périodes estivales sont notamment plus favorables à des épisodes de plusieurs jours de concentrations élevées d’ozone.

Une baisse locale des émissions de précurseurs d’ozone, tel que les émissions de NOx liées aux transports, ne signifie pas obligatoirement une baisse des concentrations d’ozone, et dans tous les cas, pas une baisse proportionnelle (phénomène non linéaire).

En 2022, aucun habitant n’est exposé à un dépassement de la valeur cible pour l’ozone. Cette valeur cible correspond à un nombre de jours avec une concentration moyenne supérieure à 120 µg/m<sup>3</sup> sur 8 heures à ne pas dépasser. Le nombre de jours fixés par la valeur cible est de 25 jours. La totalité du territoire de l’agglomération est en dessous de ce nombre de jours (figure suivante).



**FIGURE 38 : CARTE DU NOMBRE DE JOURS DE DEPASSEMENT DE LA VALEUR CIBLE (NOMBRE DE JOURS AVEC UNE MOYENNE SUR 8H SUPERIEURE A 120 µG/M3) POUR L’OZONE SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANECY AGGLOMERATION EN 2022 (SOURCE : ATMO AURA)**



### 3.3 Mesures aux stations réglementaires

#### 3.3.1 Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

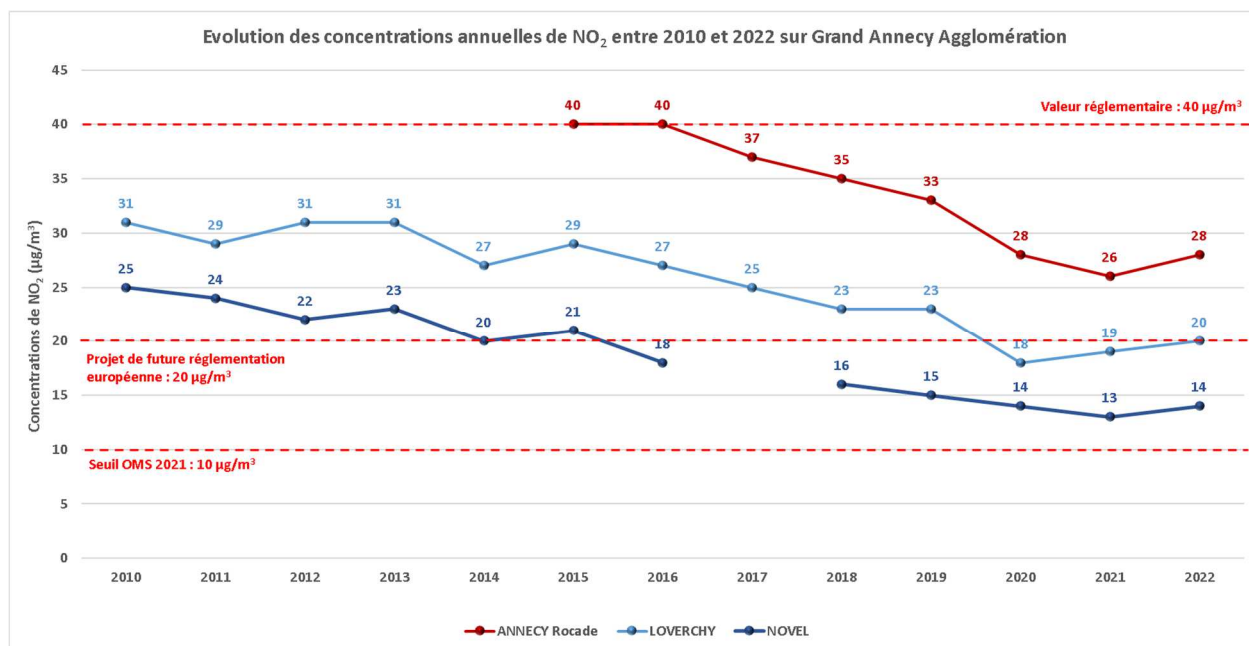
Trois stations de mesure réglementaires d'Atmo AuRA, de typologie urbaine avec une influence de fond ou de trafic, sont présentes sur le territoire du Grand Anney.

Les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) mesurées entre 2010 et 2022 sur ces stations sont données dans la figure suivante.

Pour la station d'influence trafic « Anney Rocate », les mesures ont démarré en 2015 avec des concentrations annuelles égales à 40 µg/m<sup>3</sup> pour 2015 et 2016. À partir de 2016, les concentrations ont commencé à diminuer pour atteindre 26 µg/m<sup>3</sup> en 2021. Les années 2020 et 2021 ont connu de fortes baisses à cause de la pandémie de COVID-19 et les différentes restrictions mises en place. En 2022, avec un retour à la normale du trafic routier, les concentrations mesurées ont augmenté par rapport à 2021.

Pour les stations d'influence de fond, les concentrations sont en diminution depuis 2010, avec des concentrations passant de 31 µg/m<sup>3</sup> à 18 µg/m<sup>3</sup> en 2020 pour la station « Loverchy », et de 25 µg/m<sup>3</sup> à 13 µg/m<sup>3</sup> en 2021 pour la station « Novel ». Comme pour la station trafic, les concentrations mesurées en 2022 sont en augmentation pour les deux stations par rapport aux années précédentes.

En 2022, aucune station n'est en dépassement de la valeur réglementaire (40 µg/m<sup>3</sup>), mais elles sont toutes en dépassement de la valeur OMS de 2021 (10 µg/m<sup>3</sup>). Pour le projet de la future réglementation européenne, seule la station de fond « Novel » n'est pas en dépassement de la potentielle valeur limite (20 µg/m<sup>3</sup>).



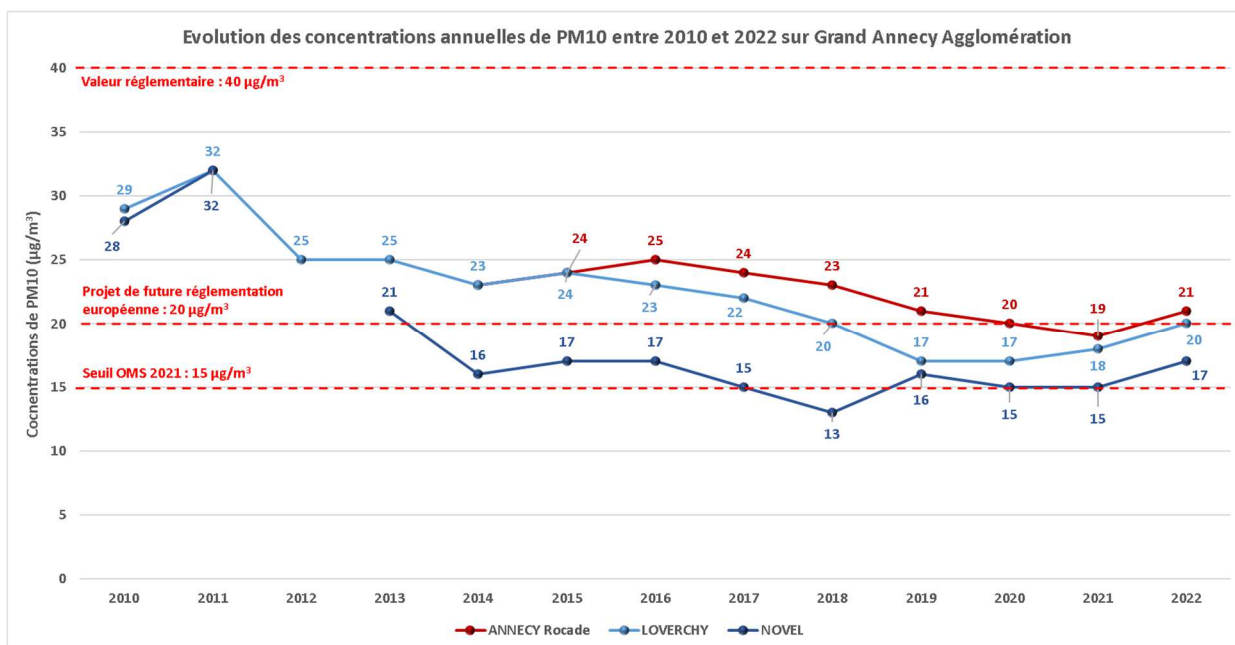
**FIGURE 39 : ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS EN MOYENNE ANNUELLE DE NO<sub>2</sub> AUX STATIONS DE MESURE RÉGLEMENTAIRES D'ATMO AURA ENTRE 2010 ET 2022 SUR GRAND ANNECY AGGLOMERATION (SOURCE : ATMO AURA)**

### 3.3.2 Particules fines (PM10)

Pour les PM10, les mesures sont réalisées sur les trois stations citées précédemment.

Les concentrations sont en baisse depuis 2011 pour les stations de fond et depuis 2016 pour la station trafic, avec néanmoins des fluctuations qui sont présentes durant cette période, notamment pour les deux stations de fond. Ces fluctuations sont dues aux conditions météorologiques, notamment aux variations de températures hivernales, qui peuvent être favorables ou non à l'émission et à l'accumulation des particules. Comme pour le NO2, les concentrations de PM10 mesurées en 2022 sont en augmentation sur les trois stations par rapport à 2021.

Les concentrations mesurées, en 2022, sont toutes en dessous de la valeur réglementaire (40 µg/m<sup>3</sup>), mais elles sont toutes en dépassement de la valeur OMS de 2021 (15 µg/m<sup>3</sup>). Comme pour le NO2, la station de fond « Novel » n'est pas en dépassement de la potentielle future valeur limite (20 µg/m<sup>3</sup>) contrairement aux deux autres qui le sont.



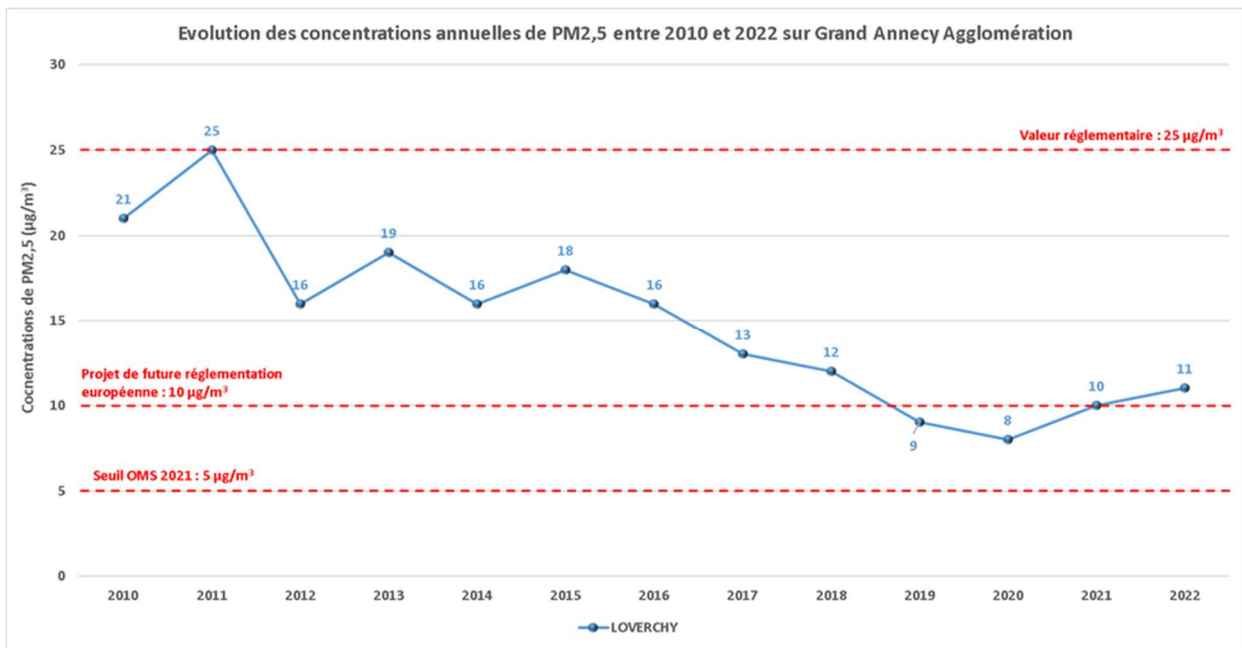
**FIGURE 40 : ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS EN MOYENNE ANNUELLE DE PM10 AUX STATIONS DE MESURE RÉGLEMENTAIRES D'ATMO AURA ENTRE 2010 ET 2022 SUR GRAND ANNECY AGGLOMERATION (SOURCE : ATMO AURA)**

### 3.3.3 Particules fines (PM2,5)

Pour les PM2,5, la station de fond « Loverchy » mesure leurs concentrations sur le territoire de l'agglomération.

Comme pour les PM10, les concentrations sont en baisse depuis 2011 avec des périodes de fluctuations selon les années.

En 2022, la station n'est pas en dépassement de la valeur réglementaire (25 µg/m<sup>3</sup>), mais elle est en dépassement de la valeur OMS de 2021 (5 µg/m<sup>3</sup>) et de la potentielle valeur limite du projet de réglementation européenne (10 µg/m<sup>3</sup>).

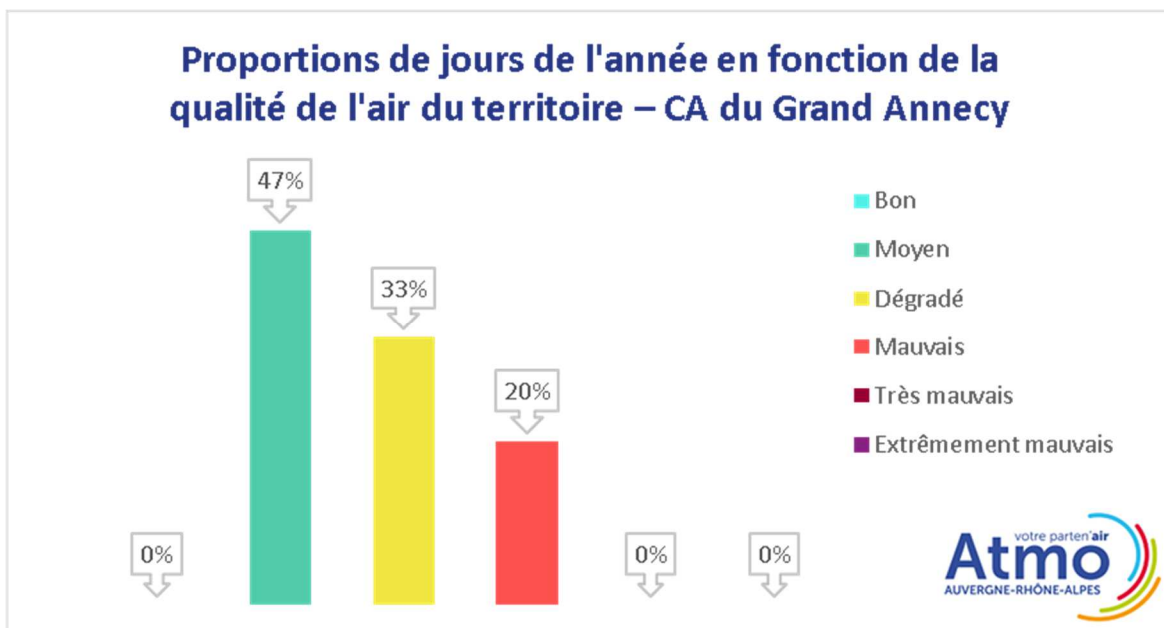


**FIGURE 41 : ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS EN MOYENNE ANNUELLE DE PM2,5 AUX STATIONS DE MESURE REGLEMENTAIRES D'ATMO AURA ENTRE 2010 ET 2022 SUR GRAND ANNECY AGGLOMERATION (SOURCE : ATMO AURA)**

### 3.4 Indice ATMO pour l'année 2022 sur le Grand Anney

L'indice ATMO est un indicateur journalier de la qualité de l'air calculé à partir des concentrations dans l'air de polluants réglementés.

La figure suivante donne les proportions du nombre de jours de l'année en fonction de leur indice ATMO de la qualité de l'air, qui va de « Bon » jusqu'à « Extrêmement mauvais », pour 2022 sur le territoire du Grand Anney. Quasiment la moitié des jours (47%) ont un indice ATMO « Moyen », 33% ont un indice « Dégradé » et 20% un indice « Mauvais ». Aucun jour dans l'année n'a un indice ATMO « Bon », « Très mauvais » ou « Extrêmement mauvais ».



**FIGURE 42 : PROPORTIONS DE JOURS DE L'ANNEE EN FONCTION DE LEUR INDICE ATMO SUR LE TERRITOIRE DE GRAND ANNECY AGGLOMERATION EN 2022 (SOURCE : ATMO AURA)**

## 4 PRESENTATION DU SCENARIO RETENU POUR LE PROJET D'ARRETE ZFE-M

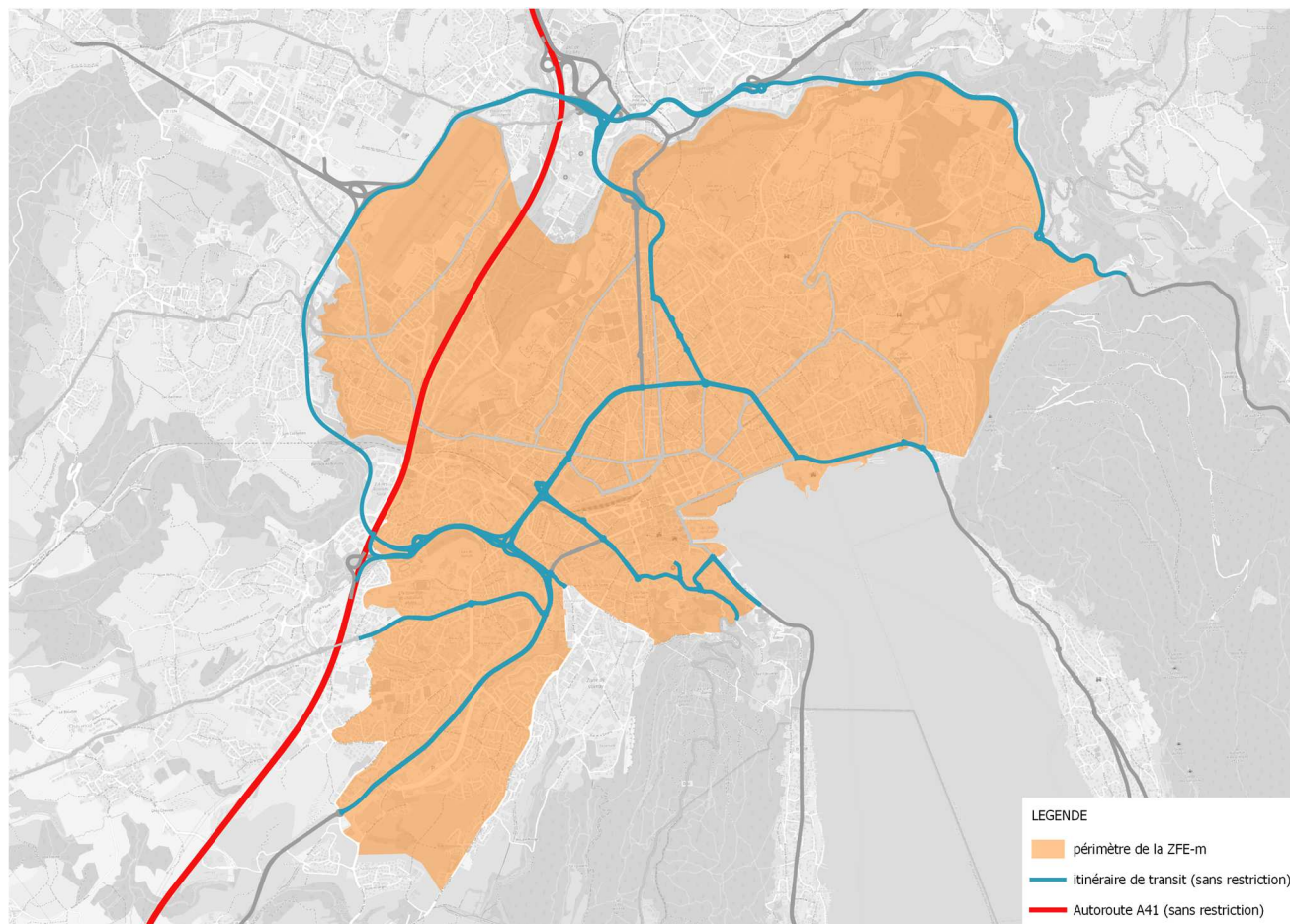
### 4.1 Le périmètre de la ZFE-m et les conditions de circulation

#### 4.1.1 Le périmètre d'application

La carte suivante présente le périmètre retenu pour la mise à œuvre d'une ZFE-m sur le territoire. Le périmètre retenu couvre une population de 113 400 habitants (base INSEE 2019), donc bien plus de la moitié de la population du Grand Anancy (population Grand Anancy INSEE 2019 = 208 905 habitants).

Le choix du périmètre a été fait en tenant compte :

- Des obligations réglementaires liées à la loi Climat et Résilience (au moins 50 % de la population à l'intérieur du périmètre) ;
- De la localisation des personnes exposées au-dessus des seuils de protection de la santé ;
- Des enjeux de lisibilité et de compréhension pour les usagers ;
- De la nécessité de maintenir des axes de transit pour prendre en compte les contraintes géographiques du lac, et des massifs du Semnoz et du Mont Veyrier ;
- De l'enjeu d'acceptabilité compte tenu du contexte actuel (baisse du pouvoir d'achat, inflation).



**FIGURE 43 : PERIMETRE RETENU POUR LA ZFE-M DU GRAND ANANCY**

Les voies structurantes représentées en vert sur la carte ci-dessus sont exclues du périmètre ZFE-m. Les véhicules ne pouvant pas circuler dans la ZFE-m pourront transiter par ces axes.

## 4.1.2 La temporalité de mise en œuvre

Afin de faciliter la lisibilité du dispositif et les possibilités de contrôle (en circulation et en stationnement), **les restrictions mises en place seront appliquées 7j/7j et 24h/24h.**

## 4.1.3 Les véhicules concernés et le calendrier de mise en œuvre

### 4.1.3.1 Les véhicules concernés

En application du projet d'arrêté joint à ce dossier, les restrictions concerneront tous les véhicules aussi bien en circulation qu'en stationnement :

- Véhicules Particuliers,
- Véhicules Utilitaires Légers,
- Poids Lourds,
- Deux-roues motorisés.




Les restrictions ne s'appliqueront par contre pas aux véhicules suivants :

- Les véhicules automoteurs spécialisés, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules portant la mention « VASP » (Véhicule Automoteur Spécialement aménagé) ou VTSU (Véhicule transformé en sortie d'usine) sur le certificat d'immatriculation ;
- Les camionnettes et camions portant les mentions spécifiques sur la carte grise (détaillées dans le projet d'arrêté en Annexe 1).
  - BETON (CAM BETON / CTTE BETON) ;
  - PTE ENG (CAM PTE ENG / CTTE PTE ENGIN) ;
  - BENNE (CAM BENNE / CAM BETON) ;
  - BEN AMO (CAM BEN AMO / CTTE BEN AMO) ;
  - FOREST (CAM FOREST / CTTE FOREST) ;
  - CIT (CAM CIT / CTTE CIT) ;
  - CIT EAU (CAM CIT EAU / CTTE CIT EAU) ;
  - BETAIL (CAM BETAIL / CTTE BETAIL).

### 4.1.3.2 Le calendrier de mise en œuvre

Le calendrier de mise en œuvre est progressif :

- Au 31 décembre 2024, date de mise en service de la ZFE-m, les véhicules non-classés ne pourront plus circuler dans le périmètre ZFE-m.
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028, les restrictions concerneront également les véhicules classés Crit’Air 5 ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029, les restrictions seront étendues aux véhicules classés Crit’Air 4 ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, les véhicules classés Crit’Air 3 seront interdits dans le périmètre ZFE-m.

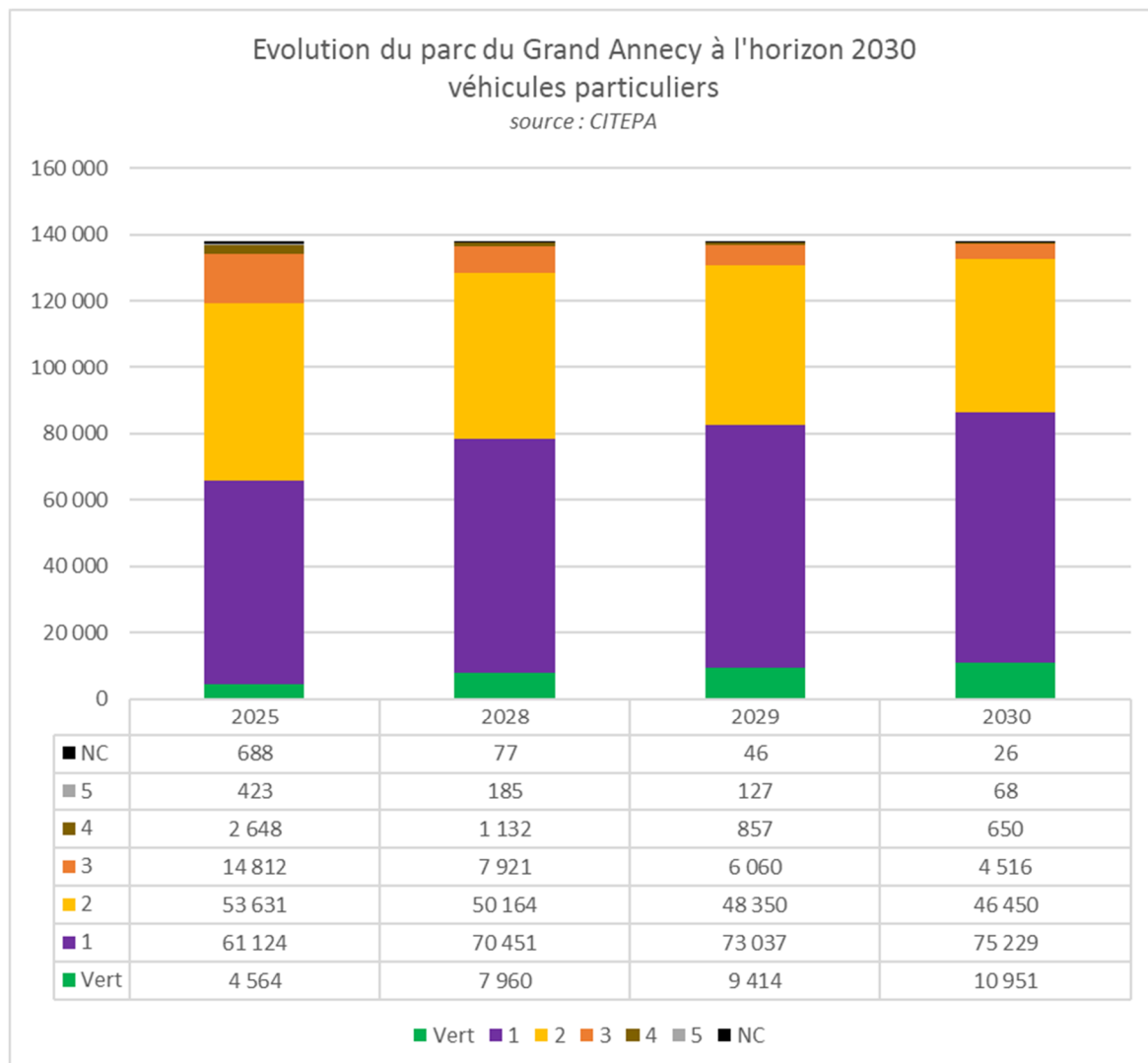
Vignettes	Année de prise en considération dans la ZFE-m	Véhicules concernés	
Non classés	31 décembre 2024	<b>EURO 1 et avant</b> : jusqu’au 31 décembre 1996	
	1 <sup>er</sup> janvier 2028	<b>EURO 2</b> : Diesel commercialisé entre le 01/01/97 et le 31/12/2000	
	1 <sup>er</sup> janvier 2029	<b>EURO 3</b> : Diesel commercialisé entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005	
	1 <sup>er</sup> janvier 2030	<b>EURO 4</b>	Diesel commercialisé entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010
			Essence commercialisée entre le 01/01/1997 et le 31/12/2005

**FIGURE 44 : SYNTHÈSE DES RESTRICTIONS D’ACCÈS AU PÉRIMÈTRE ZFE-M**



### 4.1.3.3 Nombre de véhicules concernés

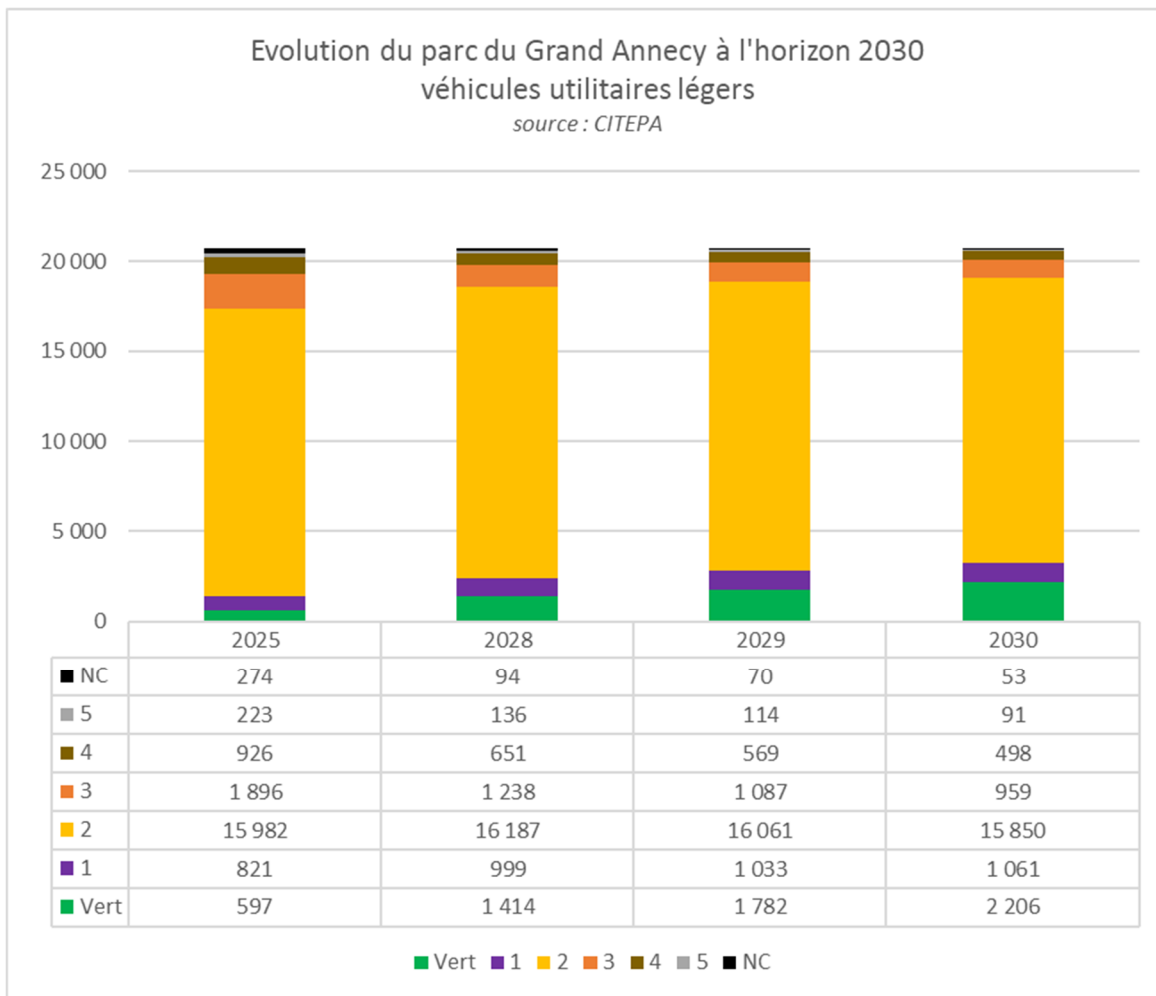
La projection du parc roulant à 2030 a été réalisée par Atmo Auvergne Rhône Alpes. Les graphes ci-dessous visent à mettre en évidence les véhicules qui seraient concernés par les restrictions de la ZFE-m.



**FIGURE 45 : REPARTITION DES VEHICULES LEGRS SUR LE GRAND ANNECY PAR VIGNETTE CRIT'AIR AUX QUATRE ECHEANCES DE MISE EN SERVICE DE LA ZFE-M (RENOUVELLEMENT NATUREL DU PARC)**

L'échéancier retenu par le Grand Anney prévoit l'interdiction :

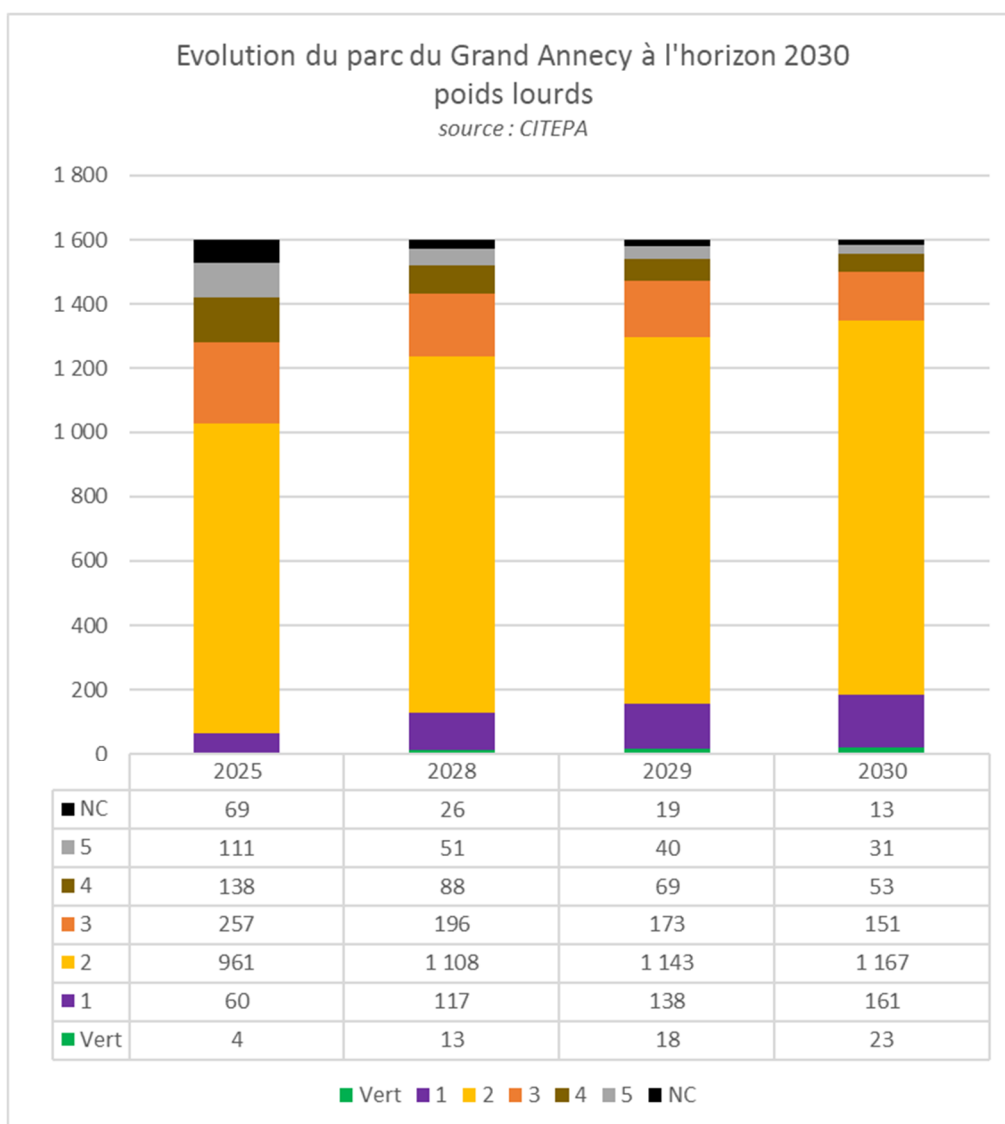
- Au 31 décembre 2024, la circulation des véhicules légers Crit'Air non classés soit 0,5 % du parc VL du Grand Anney ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028, la circulation des véhicules légers Crit'Air 5 et non classés soit 0,2 % du parc VL du Grand Anney ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029, la circulation des véhicules légers Crit'Air 4,5 et non classés soit 0,75 % du parc VL du Grand Anney ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, la circulation des véhicules légers Crit'Air 3,4,5 et non classés soit 4 % du parc VL du Grand Anney ;



**FIGURE 46 : REPARTITION DES VEHICULES UTILITAIRES LEGRS SUR LE GRAND ANNECY PAR VIGNETTE CRIT’AIR AUX QUATRE ECHEANCES DE MISE EN SERVICE DE LA ZFE-M (RENOUVELLEMENT NATUREL DU PARC)**

L'échéancier retenu par le Grand Annecy prévoit l'interdiction :

- Au 31 décembre 2024, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air non classés soit 1,3 % du parc VUL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air 5 et non classés soit 1,1 % du parc VUL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air 4,5 et non classés soit 3,6 % du parc VUL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air 3,4,5 et non classés soit 7,7 % du parc VUL du Grand Annecy ;



**FIGURE 47 : REPARTITION DES POIDS LOURDS SUR LE GRAND ANNECY PAR VIGNETTE CRIT’AIR AUX QUATRE ECHEANCES DE MISE EN SERVICE DE LA ZFE-M (RENOUVELLEMENT NATUREL DU PARC)**

L’échéancier retenu par le Grand Annecy prévoit l’interdiction :

- Au 31 décembre 2024, la circulation des poids lourds Crit’Air non classés soit 4,3 % du parc PL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028, la circulation des poids lourds Crit’Air 5 et non classés soit 4,8 % du parc PL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air 4,5 et non classés soit 8 % du parc PL du Grand Annecy ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, la circulation des véhicules utilitaires légers Crit’Air 3,4,5 et non classés soit 15,5 % du parc PL du Grand Annecy ;

## 4.2 Les dérogations pour certains véhicules

### 4.2.1 Les dérogations permanentes

Certaines catégories de véhicules bénéficient de dérogation permanentes fixées dans le paragraphe II de l'article R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ainsi l'accès ne peut être interdit :

- Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R.311-1 du code de la route correspondant aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage.

Les véhicules d'intérêt général prioritaires sont les véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, des services d'incendie et de secours et des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile, d'intervention des services de déminage de l'Etat, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affectés exclusivement à l'intervention de ces unités, et du Ministère de la Justice affectés au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;

Les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage sont les ambulances de transport sanitaire, les véhicules de premiers secours à personnes des associations agréées de sécurité civile, les véhicules d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société Nationale des Chemins de Fer français, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, d'engins de service hivernal.

- Aux véhicules du ministère de la Défense ;
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ;
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L.224-8-2 du code l'environnement ;
- Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphérique, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

### 4.2.2 Les dérogations temporaires et individuelles

L'arrêté R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit la possibilité pour les maires ou les présidents d'EPCI d'accorder des dérogations pour certaines catégories de véhicules. Ces dérogations sont accordées pour une durée maximum de trois ans et doivent être motivées par le bénéficiaire. Pourront bénéficier d'une dérogation les véhicules suivants :

- Aux **véhicules utilisés par les organisateurs, leurs partenaires et prestataires dans le cadre d'évènements ou de manifestations de voie publique**, de type festif, économique, ou culturel, dont le transport d'animaux vivants, pour se rendre à ces évènements et manifestations, afin de ne pas limiter l'organisation d'évènements ;
- Aux **véhicules des commerçants ambulants non sédentaires** titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par l'autorité compétente, et aux véhicules des producteurs de denrées alimentaires venant livrer leur production ou approvisionner les

marchés à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m, afin de ne pas limiter le commerce local de denrées alimentaires nécessitant des véhicules adaptés ;

- Aux **véhicules utilitaires et camions affectés à la distribution des denrées en circuit court** dont la production et la distribution s'effectuent localement et munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, afin de ne pas limiter le commerce local de denrées alimentaires et d'encourager l'alimentation responsable ;
- Aux **véhicules professionnels dont le remplacement est prévu par un véhicule autorisé dans la ZFE-m**, dont l'acquisition (achat ou location longue durée) a été effectué et une date prévisionnelle de livraison est annoncée sur le bon de commande, afin de prendre en compte les délais de fabrication ou de mise à disposition des véhicules adaptés et la démarche engagée par l'utilisateur du véhicule ;
- Aux **véhicules immatriculés avant le 1er janvier 1960, dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »**, afin de faciliter la préservation du patrimoine roulant ;
- Aux **véhicules affectés aux associations de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions**, au sens de l'article L.725-3 du Code de la sécurité intérieure, aux véhicules des associations reconnues d'utilité publique, aux véhicules des associations d'intérêt général, ainsi qu'aux véhicules des associations et entreprises disposant de l'agrément Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (« ESUS ») ou dont les statuts précisent le lien avec l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, afin de garantir l'action de ces associations ;
- Aux véhicules utilisés dans le cadre d'accès aux services médicaux par des personnes justifiant d'une affection de longue durée, ou pour les déplacements à un rendez-vous médical dûment justifié, afin de garantir l'accès aux soins ;
- Aux **convois exceptionnels au départ ou à destination du périmètre de la ZFE-m** au sens de l'article R.433-1 du Code de la route, munis d'une autorisation préfectorale, afin de prendre en compte les besoins et modalités spécifiques pour ces convois ;
- Aux **véhicules dont le propriétaire peut justifier d'une utilisation du véhicule inférieure à 2 000 km / an**, afin de limiter l'impact environnemental de production d'un nouveau véhicule de remplacement dans le cas de véhicules présentant une utilisation très ponctuelle.

Les modalités d'obtention des dérogations sont spécifiées dans le projet d'arrêté joint au présent document.

## 4.3 Les mesures d'accompagnement

### 4.3.1 Les aides de l'Etat

Il existe plusieurs mesures d'accompagnements pour inciter particuliers et professionnels à changer de véhicules.

#### 4.3.1.1 Le bonus écologique

Le bonus écologique est une aide financière à l'achat ou à la location d'un véhicule peu polluant. La réforme de 2024 du bonus écologique intègre plusieurs nouveautés :

- La notion de score environnemental : les véhicules électriques éligibles au bonus écologique doivent avoir un score environnemental supérieur au score minimal requis. Il est fixé par l'Etat à l'issue d'une instruction par l'ADEME. Il prend en compte l'impact environnemental d'un véhicule depuis sa fabrication jusqu'à son utilisation ;
- La suppression du bonus pour l'achat de voitures et utilitaires électriques d'occasion ;
- Une personne ne peut bénéficier d'un bonus par catégorie de véhicule qu'une fois tous les trois ans.

## POUR LES PERSONNES PHYSIQUES

	Conditions techniques	Revenu fiscal de référence < à 15 400 €	Revenu fiscal de référence > à 15 400 €	Motorisation
Voitures particulières	Prix TTC < 47 000 € Poids < 2,4t	27 % du cout d'acquisition dans la limite de 7000 €	27 % du cout d'acquisition dans la limite de 4000 €	Electrique ou hydrogène ou combinaison des deux
<i>Surprime de 1000 € pour les bénéficiaires résidant ou travaillant dans une ZFE-m</i>				

	Conditions techniques	Revenu fiscal de référence < à 14 089 €	Revenu fiscal de référence > à 14 089 €	Motorisation
Véhicules utilitaires légers	-	40 % du cout d'acquisition dans la limite de 8000 €	40 % du cout d'acquisition dans la limite de 6000 €	Electrique ou hydrogène ou combinaison des deux

	Conditions techniques	Puissance inférieure à 2 kilowatts	Puissance supérieur ou égale à 2 kilowatts €	Motorisation
Quadricycles et 2RM neufs	Ne pas utiliser de batterie au plomb	27 % du cout d'acquisition dans la limite de 100 €	27 % du cout d'acquisition dans la limite de 900 €	Electricité uniquement

**FIGURE 48 : CRITERES D'ATTRIBUTION DU BONUS ECOLOGIQUE**

## POUR LES PERSONNES MORALES

Pour les personnes morales, la refonte du bonus écologique prévoit :

- La suppression du bonus écologique pour l'achat de véhicules légers par les personnes morales ;
- Le passage du montant maximal du bonus à 4000 € à 3000 € pour l'achat ou la location longue durée d'un véhicule utilitaire léger.

### 4.3.1.2 La prime à la conversion

Tout comme le bonus écologique, la prime à la conversion a été modifiée. Seuls les modèles éligibles au bonus écologique peuvent bénéficier de la prime à la conversion. Les véhicules thermiques (même classés Crit'Air 1) sont donc exclus du dispositif. Il faut également mettre au rebut un ancien véhicule (diesel d'avant 2011 ou essence avant 2006) pour bénéficier de l'aide.

Pour l'achat d'un véhicule léger, le montant des aides varie en fonction du revenu fiscal de référence et peut atteindre 5000 €. Pour les véhicules utilitaires légers, le montant maximum de l'aide est de 7000 €. La prime est cumulable avec le bonus écologique et les aides locales.

### 4.3.1.3 La prime au rétrofit

L'Etat a décidé d'élargir le dispositif aux transformations d'un véhicule thermique en hybride rechargeable. Le montant varie entre 500 € et 3000 € quand celui de la prime pour le rétrofit électrique est compris entre 1500 € et 5000 €.

Tout comme pour la prime à la conversion le revenu fiscal de référence permet d'ajuster le montant des aides versées aux bénéficiaires.



### 4.3.2 Les aides envisagées par le Grand Anancy

En complément des aides nationales présentées précédemment, le Grand Anancy souhaite mettre en places les mesures suivantes :

- **Du conseil en mobilité** : pour accompagner les particuliers à changer leurs pratiques de mobilité et plus particulièrement les publics fragiles. Sur la base d'un diagnostic, il s'agit de proposer les meilleures solutions de déplacement pour tous les types de trajet, en offrant notamment des possibilités de test de nouvelles mobilités.

Ce service s'adresse également aux entreprises, avec la poursuite de la convention avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.

- **Des aides de dernier recours ciblées** : ce dispositif consiste à aider sur critère de revenu, des particuliers à renouveler leurs véhicules Non classés, Crit'air 4 ou 5 au profil d'un véhicule classé Crit'Air E ou 1 (neuf ou d'occasion). Cette aide est conditionnée à la réalisation préalable d'un conseil en mobilité et à la mise au rebus d'un véhicule motorisé à 4 roues.

## 5 EVALUATION DU SCENARIO ZFE-M RETENU

### 5.1 Modélisation trafic et qualité de l'air

Une modélisation trafic du scénario ZFE-m a été réalisée à l'horizon 2030 sur la base du modèle multimodal développé dans le cadre des études du TCSPi. Les données des véhicules.km par tronçon par catégorie Crit'Air sont ensuite transmises à ATMO Auvergne Rhône Alpes qui utilise alors son outil MOCAT (MODèle de CALCul des émissions du Transport routier) pour calculer les émissions liées au trafic routier.

Le schéma suivant présente les différentes hypothèses qui s'offrent à un usager dont le véhicule n'est plus autorisé à circuler à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m.

Que se passe-t-il pour un usager qui a un véhicule qui n'est pas autorisé dans la ZFE-m (ici pour l'exemple Crit'Air 3 et plus) ?

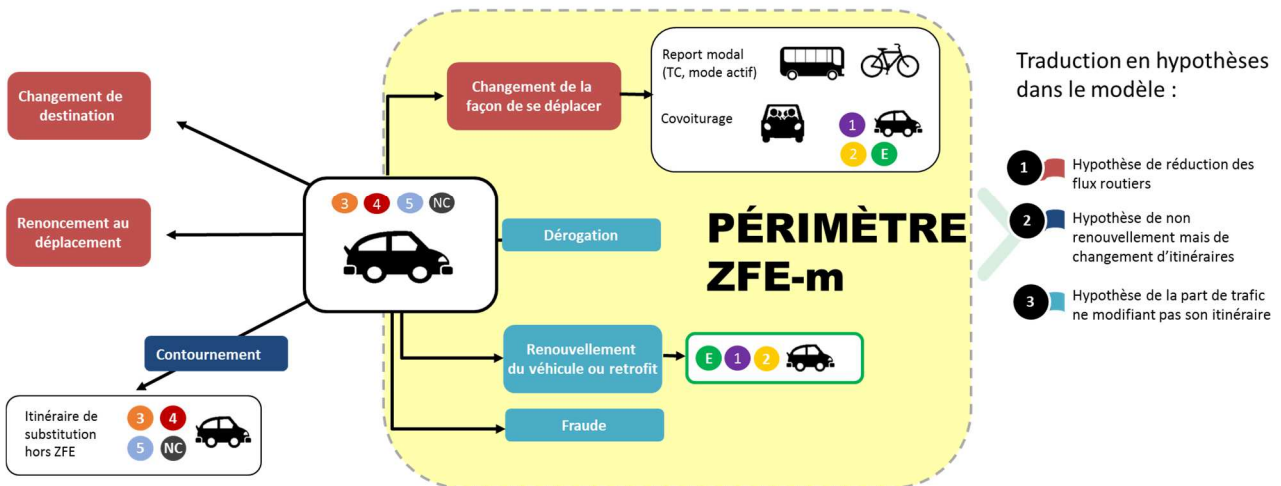


FIGURE 49 : HYPOTHESES POUR UN USAGER DONT LE VEHICULE NE PEUT PLUS CIRCULER DANS LA ZFE-M

Ces différentes hypothèses ont été modélisées et ont permis de déterminer les trafics futurs à l'horizon 2030. L'état actuel est lui modélisé à l'horizon 2022.

La carte ci-contre montre l'étendue du périmètre du modèle d'Annecy utilisé pour la ZFE-m. Il couvre le Grand Annecy et les principales communes autour.

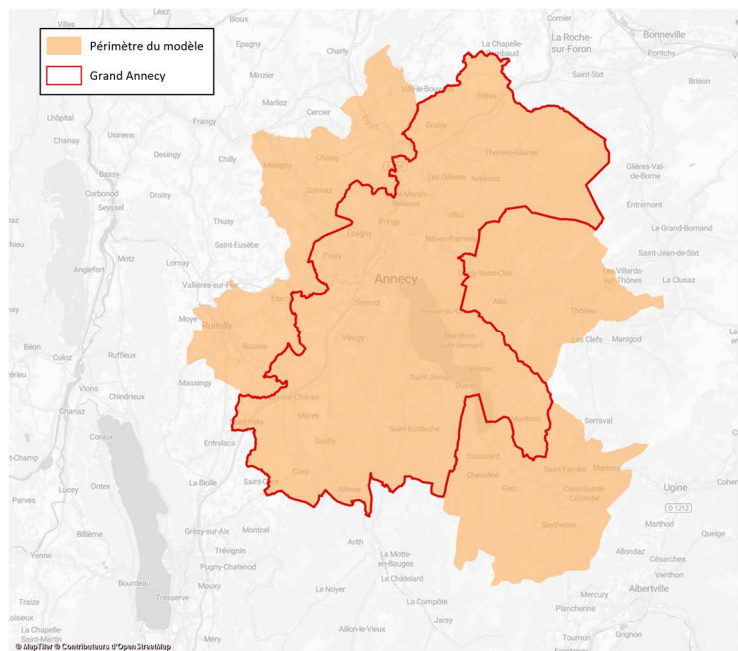


FIGURE 50 : PERIMETRE DE LA MODELISATION TRAFIC ET DU GRAND ANNECY

	Actuel 2022	Fil de l'eau 2030	Scénario ZFE-m 2030
<b>Véh.km sur périmètre modèle</b>	10 964 075	11 365 283	11 352 929
<b>Véh.km Crit'Air 3 et + sur périmètre modèle</b>	3 166 955	593 418	351 519
<b>Véh.km périmètre ZFE-m</b>	1 334 677	1 361 752	1 355 616
<b>Véh.km Crit'Air 3 et + sur périmètre ZFE-m</b>	356 013	67 517	8 385

**FIGURE 51 : COMPARAISON DES VEHICULES.KM ENTRE L'ETAT ACTUEL, LE IL DE L'EAU ET LE SCENARIO ZFE-M**

Les valeurs de véhicules.km sur l'ensemble du périmètre montrent une augmentation entre les scénarios Actuel et Fil de l'eau, en lien avec l'augmentation de la population et des emplois générant des besoins de déplacements supérieurs.

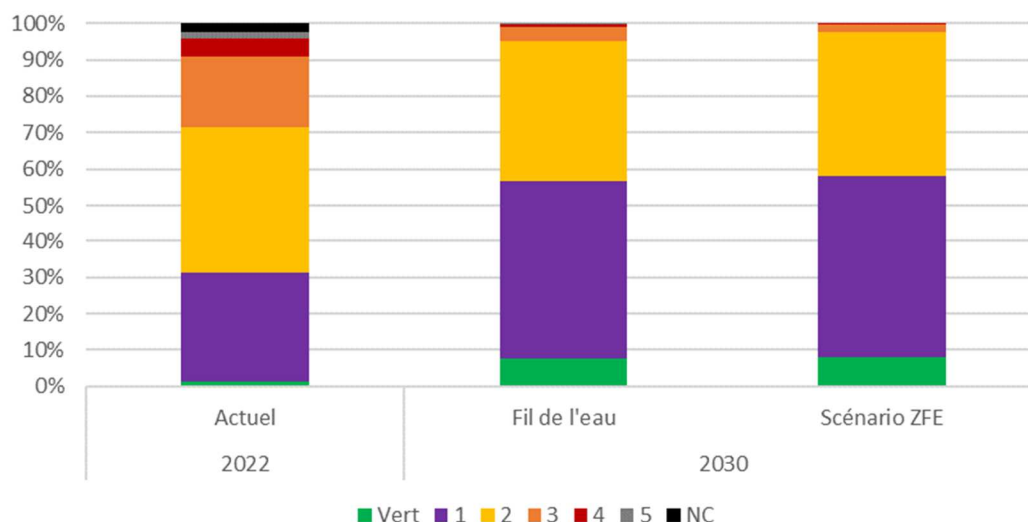
**Le scénario ZFE-m implique lui une légère baisse du nombre de véhicules.km qui s'explique par l'incitation au report modale induite par la mise en place de la ZFE-m.** On constate les mêmes évolutions au niveau du périmètre ZFE-m.

L'indicateur du nombre de véhicules.km des Crit'Air 3 et + diminue nettement entre l'horizon actuel 2022 et le fil de l'eau 2030 en lien avec le renouvellement naturel du parc automobile. **Les chiffres montrent également que la mise en place de la ZFE-m constitue un accélérateur de ce renouvellement vers des motorisations moins polluantes**, avec une baisse de 40% des véhicules classés Crit'Air 3 ou plus sur l'ensemble du périmètre du modèle et une baisse de près de 88% sur le périmètre ZFE-m. Les véhicules Crit'Air 3 et plus restants sur le périmètre ZFE-m correspondent aux véhicules circulant sur les axes de transit et ceux bénéficiant de dérogations ou fraudant.

Les graphiques ci-dessous confirment que la mise en place des restrictions ZFE-m permet une accélération du renouvellement tendanciel du parc roulant et ainsi une amélioration du parc de véhicules.

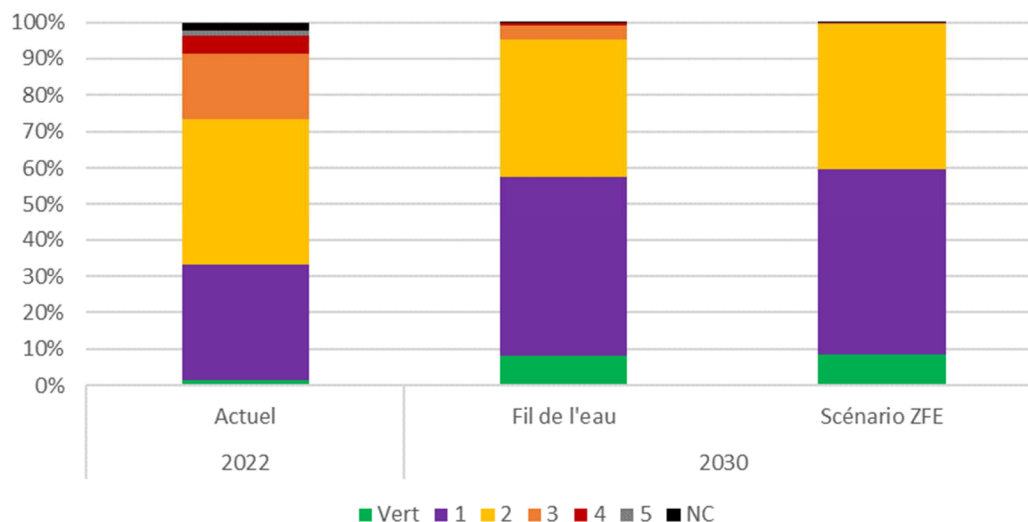
En 2030, les restrictions sur les VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus concernent 4% des VP, 8% des VUL et 14% des PL. Elles entraînent une quasi-disparition de ces véhicules dans le périmètre ZFE-m au profit de véhicules Crit'air 1 et Vert. L'impact est également sensible à l'extérieur du périmètre ZFE-m, avec une baisse de 43% des kilomètres parcourus par les véhicules Crit'air 3 et plus par rapport à la situation 2030 fil de l'eau.

### Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus Grand Anancy



**FIGURE 52 : REPARTITION PAR CRIT'AIR DES KILOMETRES PARCOURUS TOUS VEHICULES CONFONDUS SUR LE GRAND ANANCY – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANANCY – ETUDE 2024**

### Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus Périmètre ZFE-m



**FIGURE 53 : REPARTITION PAR CRIT'AIR DES KILOMETRES PARCOURUS TOUS VEHICULES CONFONDUS DANS LE PERIMETRE ZFE-M – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANANCY – ETUDE 2024**

## 5.2 Bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m

Le rapport complet d'ATMO Auvergne Rhône Alpes sur l'évaluation du scénario ZFE-m du Grand Ancey est disponible en annexe 2.

### 5.2.1 Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

#### 5.2.1.1 Impact sur les émissions d'oxydes d'azote NOx

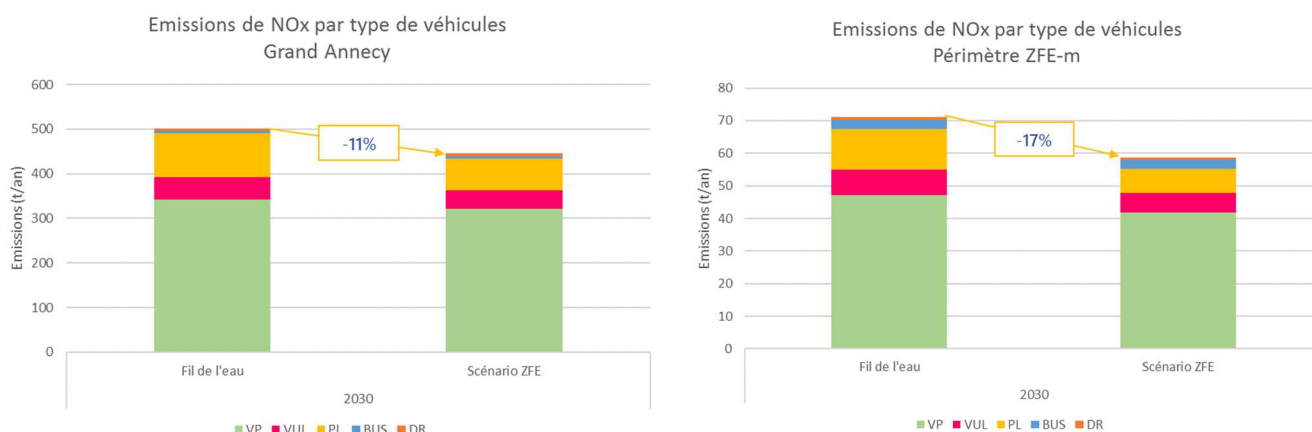
La mise en place des restrictions ZFE-m permet des réductions d'émissions de NOx sur le périmètre ZFE-m mais également à l'échelle du Grand Ancey.

Par rapport à la situation fil de l'eau 2030, l'interdiction de circuler des VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus dans le périmètre central entraîne sur les émissions de NOx :

- Pour les VP, une baisse de 11% dans le périmètre ZFE-m et de 6% à l'échelle du Grand Ancey,
- Pour les VUL, une baisse de 24% dans le périmètre ZFE-m et de 17% à l'échelle du Grand Ancey,
- Pour les PL, une baisse de 42% dans le périmètre ZFE-m et de 28% à l'échelle du Grand Ancey.

L'impact de l'interdiction des véhicules Crit'air 3 et plus est plus important pour le transport de marchandises (VUL et PL) car la part de véhicules impactés est plus importantes pour ces véhicules.

**Au total, la mise en place de la ZFE-m entraîne une baisse de 17% des émissions de NOx sur le périmètre ZFE-m et une baisse de 11% sur le Grand Ancey, par rapport à la situation 2030 fil de l'eau sans restriction.**



**FIGURE 54 : EMISSIONS DE NOx CALCULEES EN 2030 POUR LE FIL DE L'EAU ET LE SCENARIO ZFE-M SUR LE GRAND ANCEY ET LE PERIMETRE ZFE-M – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANCEY – ETUDE 2024**

#### 5.2.1.2 Impact sur les émissions de particules fines PM10 et PM2,5

Les émissions de particules du trafic routier proviennent de différents facteurs : la combustion du carburant, l'usure des freins lors du freinage et de celle des pneus sur la route. Les émissions de particules PM10 et PM2,5 du trafic routier issues de l'échappement sont très liées, aussi les évolutions de ces deux types de particules sont similaires.

La mise en place des restrictions ZFE-m permet de faibles réductions d'émissions de particules fines PM10 et PM2,5 (avec une baisse plus marquée sur les VUL).

Globalement, la mise en place de la ZFE-m entraîne une baisse de 5% des émissions de PM10 et 8% des émissions de PM2,5 sur le périmètre ZFE-m, par rapport à la situation fil de l'eau 2030. A l'échelle du Grand Ancey, les émissions de PM10 diminuent de 4% et les émissions de PM2,5 de 6%.

### 5.2.1.3 Impact sur les émissions de dioxyde de carbone CO2

Les émissions de dioxyde de carbone CO2 présentées sont d'origine anthropique. Par convention, les émissions de CO2 des biocarburants sont considérées comme neutres en carbone.

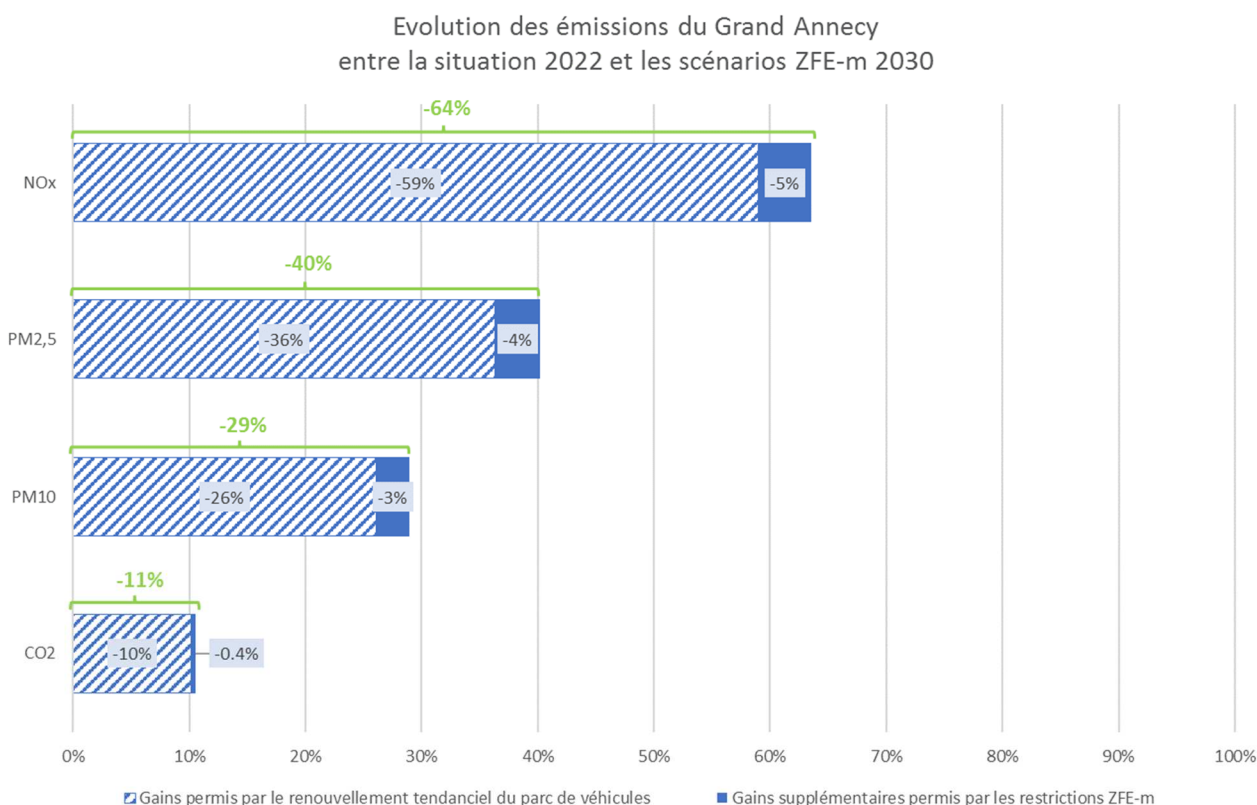
**La mise en place de la ZFE-m a un impact négligeable sur les émissions de CO2, avec une baisse des émissions par rapport à la situation 2030 fil de l'eau sans restriction de 0.5% sur le périmètre ZFE-m et le Grand Annecy.**

Les émissions de CO2 des véhicules sont liées à la consommation des véhicules : seul le renouvellement massif vers des véhicules électriques permet des gains significatifs de ce polluant.

### 5.2.1.4 Synthèse de l'impact de la ZFE-m sur les émissions

Les émissions des différents polluants diminuent tendanciuellement grâce à la modernisation du parc de véhicule en circulation. Entre 2022 et 2030, les émissions baissent de ce fait sur le Grand Annecy, allant d'une diminution de 10% pour les émissions de CO2 et atteignant une baisse de 59% dans le cas des émissions de NOx (Figure 55 Figure 55).

La mise en place de restriction ZFE-m permet d'accélérer l'amélioration du parc roulant en forçant la sortie de certains véhicules. L'interdiction de circulation des VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus dans le périmètre ZFE-m entraîne ainsi un gain supplémentaire par rapport à la baisse tendancielle. Ce dernier reste cependant modéré et est inférieur à 5% pour l'ensemble des polluants.



**FIGURE 55 : EVOLUTION DES EMISSIONS DU GRAND ANNECY ENTRE 2022 ET 2030 – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANNECY – ETUDE 2024**



## 5.2.2 Impact sur les concentrations et l'exposition des populations

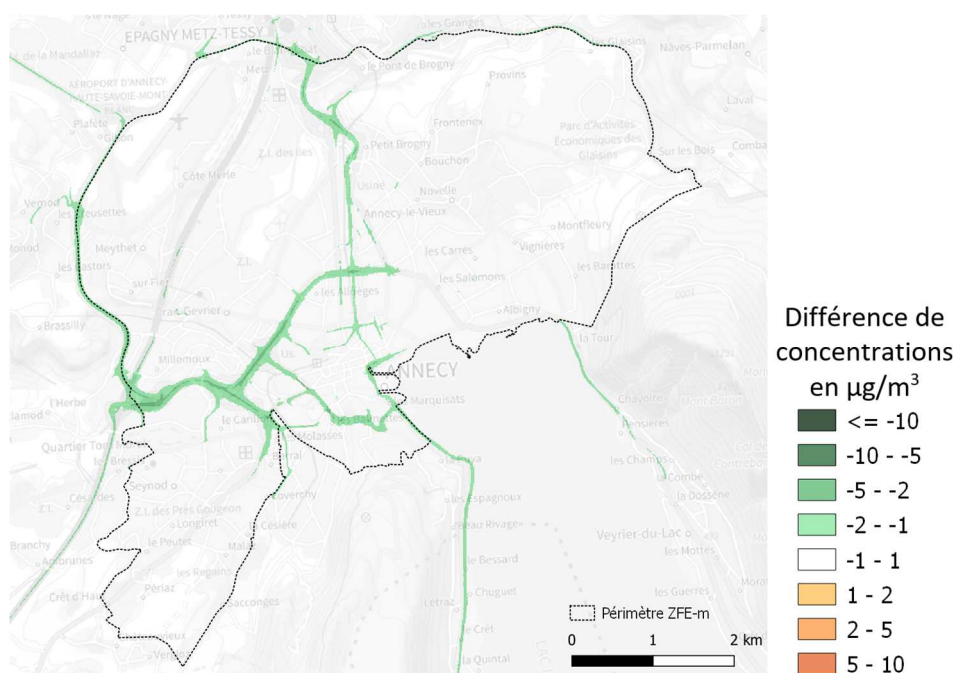
### 5.2.2.1 Impact sur les concentrations et l'exposition au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

#### CONCENTRATIONS MOYENNE DE NO<sub>2</sub> EN 2030

En situation tendancielle 2030, les concentrations de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> les plus importantes sont observées aux abords des axes à fort trafic du Grand Anancy, comme les autoroutes ou la rocade. Aucun dépassement de la valeur limite réglementaire du NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) n'est constaté.

Par rapport au fil de l'eau 2030, la mise en place des restrictions ZFE-m permet des baisses en concentrations de NO<sub>2</sub> significatives (supérieures à 1 µg/m<sup>3</sup>) uniquement en proximité des axes à fort trafic du périmètre ZFE-m, avec des gains compris entre 2 et 3 µg/m<sup>3</sup>.

Les restrictions de la ZFE-m n'ont pas d'impact significatifs sur les concentrations de NO<sub>2</sub> en fond urbain et hors du périmètre ZFE-m. L'effet de la ZFE-m est également limité sur l'autoroute A41, avec des baisses de concentrations inférieures à 1.5 µg/m<sup>3</sup> (Figure 56 suivante).



**FIGURE 56 : DIFFERENCE DES CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES EN DIOXYDE D'AZOTE NO<sub>2</sub> EN µG/M<sup>3</sup> ENTRE LE FIL DE L'EAU 2030 ET LE SCENARIO ZFE-M 2030, ZOOM SUR LE PERIMETRE ZFE-M – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANANCY – ETUDE 2024**

#### EXPOSITION DE LA POPULATION A DES DEPASSEMENTS DE LA VALEUR REGLEMENTAIRE EN NO<sub>2</sub>

L'exposition de la population au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> diminue fortement entre 2022 et 2030 sur le Grand Anancy.

Dès 2022, aucun habitant du Grand Anancy n'est exposé à des dépassement de la valeur limite réglementaires (40 µg/m<sup>3</sup>). En situation fil de l'eau 2030, plus aucun habitant n'est exposé à des dépassements de la valeur limite européenne envisagée dans le projet de nouvelle directive et qui prévoit en 2030 un seuil de 20 µg/m<sup>3</sup>, contre près de 23 000 habitants en 2022. Plus de 120 000 habitants passent sous le seuil de recommandation de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) en 2030, mais un tiers de la population, située en grande majorité dans le périmètre ZFE-m, est encore exposée à des dépassements de cette valeur.

La mise en place de la ZFE-m permettent de passer 13 500 habitants supplémentaires sous le seuil recommandé par l'OMS en 2030.

Grand Annecy Moyenne annuelle NO <sub>2</sub>	2022	2030	
	Actuel	Fil de l'eau	Scénario ZFE-m
Valeur limite réglementaire (40 µg/m <sup>3</sup> )	0 hab	0 hab	0 hab
	0%	0%	0%
Valeur limite UE 2030 -projet de directive (20 µg/m <sup>3</sup> )	22 900 hab	0 hab	0 hab
	11.1%	0%	0%
Niveau recommandé OMS (10 µg/m <sup>3</sup> )	189 230 hab	69 000 hab	55 500 hab
	91.3%	33.3%	26.8%

**FIGURE 57 : EXPOSITION DE LA POPULATION A DES DEPASSEMENTS DE LA VALEUR REGLEMENTAIRE EN DIOXYDE D'AZOTE NO<sub>2</sub> MODELISEES POUR LA SITUATION ACTUELLE 2022, LE FIL DE L'EAU 2030 ET LE SCENARIO ZFE-M 2030 – SOURCE : © ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES (2024) ZONE A FAIBLES EMISSIONS – MOBILITE GRAND ANNECY – ETUDE 2024**

Entre 2022 et 2030, l'exposition moyenne de la population au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> diminue tendanciellement de 41% sur le territoire du Grand Annecy, passant de 14.6 µg/m<sup>3</sup> en 2022 à 8.7 µg/m<sup>3</sup> en 2030. L'exposition moyenne au NO<sub>2</sub> est supérieure à l'intérieur du périmètre ZFE-m, du fait de sources d'émissions, comme le trafic routier, plus nombreuses.

La mise en place de la ZFE-m entraîne une légère évolution de la distribution de l'exposition de la population du Grand Annecy au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>. L'exposition moyenne de la population diminue ainsi de 0.5 µg/m<sup>3</sup> à l'intérieur du périmètre ZFE-m et de 0.4 µg/m<sup>3</sup> sur le territoire du Grand Annecy.

### 5.2.2.2 Impact sur les concentrations et l'exposition aux particules fines PM10 et PM2,5

#### CONCENTRATIONS MOYENNE DE PM10 ET PM2,5 EN 2030

Contrairement aux oxydes d'azote, la source principale des particules PM10 et PM2,5 n'est pas le transport routier. Les niveaux de concentrations tendancielles modélisées sont assez homogènes sur le territoire.

Par rapport au fil de l'eau 2030, la mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de PM10 et PM2,5 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m.

#### EXPOSITION DE LA POPULATION A DES DEPASSEMENTS DE LA VALEUR REGLEMENTAIRE EN PM10 ET PM2,5

Aucun habitant du Grand Annecy n'est exposé à des dépassements de la valeur limite réglementaire pour les PM10 (40 µg/m<sup>3</sup>) et pour les PM2,5 (25 µg/m<sup>3</sup>) aux deux échéances, 2022 et 2030.

La mise en place de la ZFE-m n'a aucun impact sur l'exposition moyenne de la population du Grand Annecy aux PM10 et PM2,5.

### 5.2.3 Conclusion

La mise en place des restrictions ZFE-m sur les VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus permet d'accélérer l'amélioration tendancielle du parc roulant. Ces restrictions touchent en 2030 4% des VP, 8% des VUL et 14% des PL et permet une quasi-disparition de ces véhicules au profit de véhicules plus récents.

En termes d'émissions de polluant atmosphériques, cela se traduit sur le périmètre ZFE-m par :

- une baisse de 17% des émissions de NOx
- une baisse de 5% des émissions de PM10 et 8% des émissions de PM2,5
- une très légère baisse de 0.5% des émissions de CO<sub>2</sub>

par rapport à la situation fil de l'eau 2030.

L'impact de la ZFE-m est également sensible sur le territoire du Grand Annecy, avec une diminution globale des émissions de NOx de 11% et des émissions de particules fines PM10 et PM2,5 située entre 4 et 6%. Seul l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub> reste faible.

La mise en place des restrictions de la ZFE-m permet des gains en concentrations en NO<sub>2</sub> significatifs autour des axes à fort trafic. Ces gains sont compris entre 2 et 3 µg/m<sup>3</sup>. En termes d'exposition de la population, la ZFE-m permet d'améliorer l'exposition moyenne des habitants du Grand Annecy au dioxyde d'azote et de passer 13 500 habitants sous le seuil de recommandation de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) en 2030.

La mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de particules fines PM10 et PM2,5 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m et n'a ainsi aucun impact significatif sur l'exposition de la population du Grand Annecy aux particules.

## 5.3 Evaluation des impacts socio-économiques

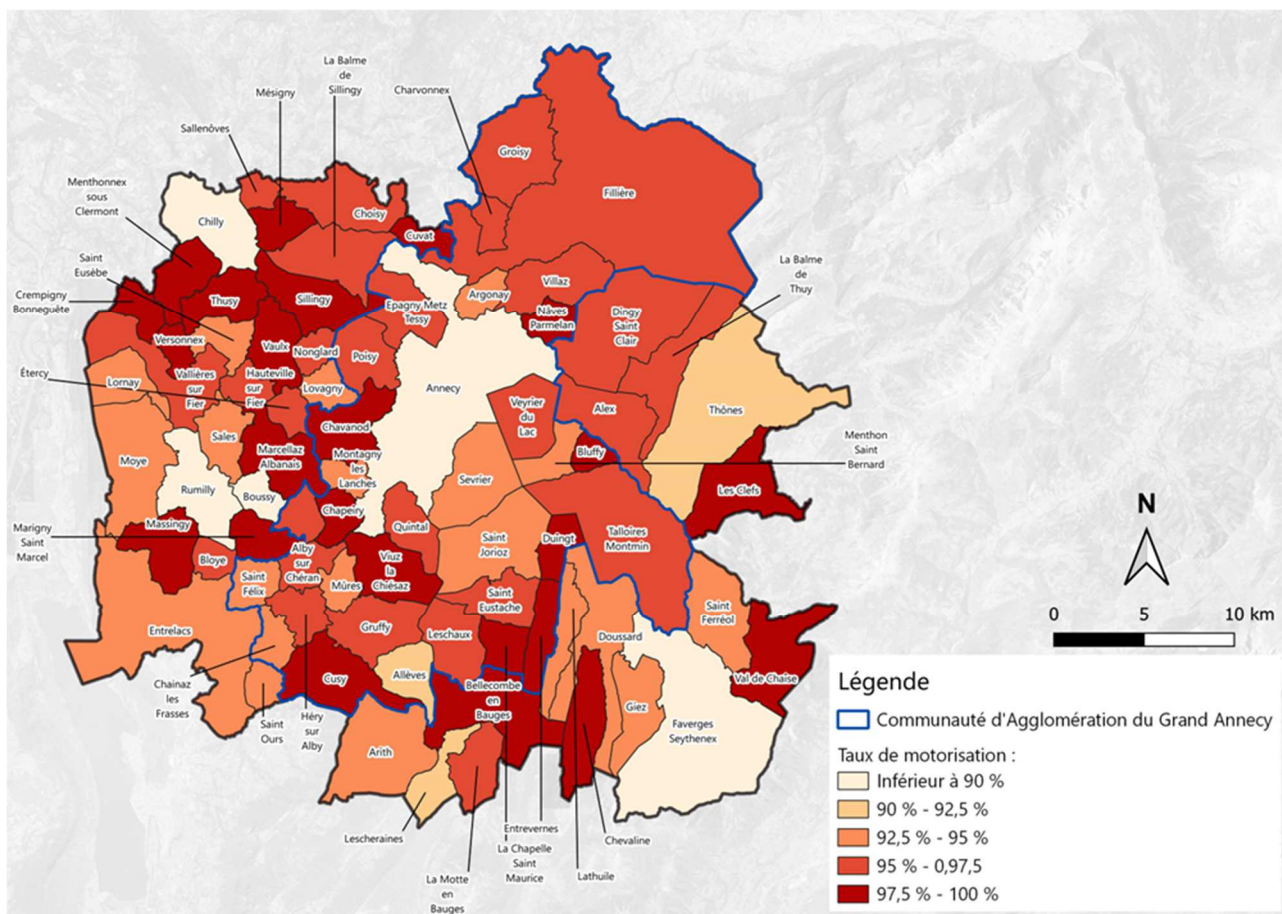
### 5.3.1 Des impacts à l'échelle de l'aire d'attractivité

La mise en place de la ZFE-m aura bien évidemment des impacts socio-économiques au-delà de son périmètre.

Comme le montre la Figure 10, page 18, les flux de déplacements les plus importants sur le secteur sont en lien avec la commune d'Annecy (cœur de la ZFE-m). Toute l'aire d'attractivité va donc être impactée par la mise en place de cette mesure.

Les déplacements de transit seront moins impactés puisque l'autoroute et les axes de contournement structurants sont exclus du périmètre.

#### 5.3.1.1 Un taux de motorisation élevé



**FIGURE 58 : CARTOGRAPHIE DU TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES PAR COMMUNE**

La carte ci-dessus présente le taux de motorisation des ménages par commune en 2020 (ratio du nombre de ménages possédant au moins un véhicule).

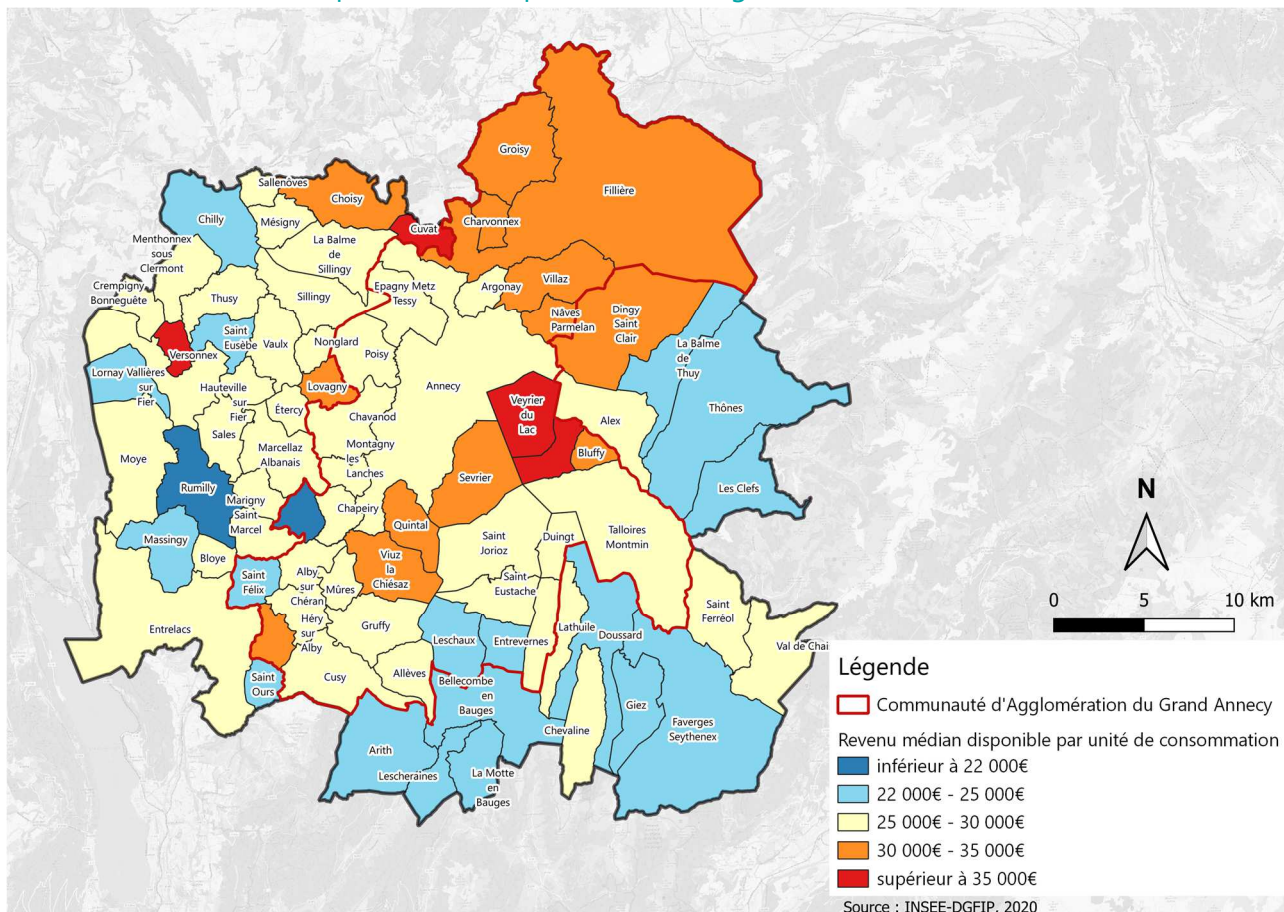
A l'échelle de l'aire d'attractivité, qui regroupait 126 000 ménages en 2020, le taux de motorisation est de 89%. Il est un peu plus réduit sur le Grand Anney : 87% des 96 000 ménages possèdent au moins un véhicule. Cela s'explique par le taux de motorisation plus faible des communes centrales comme la commune nouvelle d'Annecy, où il est de 83%.

Les taux de motorisation de l'aire d'attractivité et du Grand Anney sont élevés, ils sont en effet supérieurs à ceux de la Haute Savoie (82%), de la Région Auvergne Rhône Alpes (85%) et de l'échelle nationale (80%).





### 5.3.1.3 Des communes plus au moins pénalisées au regard des niveaux de revenus



**FIGURE 60 : CARTOGRAPHIE DU REVENU MEDIAN PAR UNITE DE CONSOMMATION PAR COMMUNE**

L'analyse du revenu médian par unité de consommation fait ressortir le niveau de revenu assez élevé des ménages sur l'aire d'attractivité d'Anney mais aussi des disparités sur le territoire.

En effet, le revenu médian à l'échelle nationale s'établi autour de 22 000€ par unité de consommation. La grande majorité de la population du territoire a donc des revenus supérieurs. Seules deux communes présentent un revenu médian par unité de consommation inférieur à la moyenne nationale : Rumilly (17 890€ en 2020) et Saint Sylvestre (19 710€ en 2020).

A l'inverse, la commune de Veyrier-du-Lac est nettement au-delà de la moyenne nationale avec un revenu médian par unité de consommation qui dépasse les 40 000€.

	Revenu médian disponible par unité de consommation en 2020
Grand Anney	26 940 €
Aire d'attractivité d'Anney	26 470 €
Haute Savoie	27 030 €
Région AuRA	23 110 €
France	22 000 €

**FIGURE 61 : COMPARAISON DES REVENUS MEDIANS PAR UNITE DE CONSOMMATION A DIFFERENTES ECHELLES**

La majorité des résidents du Grand Anney dispose donc de moyens financiers confortables leur permettant d'envisager de changer de véhicules.



Les aides financières imaginées par le Grand Anancy sont donc à destination des ménages aux revenus modestes. Elles pourront ainsi cibler les usagers qui en ont le plus besoin.

#### 5.3.1.4 Un nombre de véhicules concernés à relativiser

Les analyses du paragraphe 4.1.3.3 - Nombre de véhicules concernés, indiquent que les volumes de véhicules immatriculés sur le Grand Anancy concernés par les restrictions seront relativement faibles, notamment sur les premières échéances.

	<b>2025</b> <i>Restrictions pour Véhicules Non Classés</i>	<b>2028</b> <i>Restrictions pour Véhicules Non Classés et Crit'Air 5</i>	<b>2029</b> <i>Restrictions pour Véhicules Non Classés et Crit'Air 5 et 4</i>	<b>2030</b> <i>Restrictions pour Véhicules Non Classés et Crit'Air 5, 4 et 3</i>
<b>Véhicules Particuliers</b>	688	262	1030	5260
<b>Véhicules Utilitaires Légers</b>	274	230	753	1601
<b>Poids Lourds</b>	69	77	128	248
<b>TOTAL</b>	<b>1031</b>	<b>569</b>	<b>1911</b>	<b>7109</b>

**FIGURE 62 : NOMBRES DE VEHICULES IMMATRICULES SUR LE GRAND ANANCY CONCERNES PAR LES RESTRICTIONS LIEES A LA ZFE-M**

En ne prenant en compte que le renouvellement naturel du parc de véhicules, la marche est plus grande pour 2030 avec l'application des restrictions aux véhicules Crit'Air 3 et concernerait alors plus de 7000 véhicules.

La mise en place d'une communication importante sur la ZFE-m et ses échéances futures va permettre d'accélérer le renouvellement du parc vers des véhicules Crit'Air 2, 1 ou E et donc de réduire le nombre de véhicules effectivement impactés en 2030.

### 5.3.2 Impacts sur la logistique des entreprises

#### 5.3.2.1 Nombre d'entreprises

Pour l'analyse de l'impact de la ZFE-m sous l'angle logistique, deux cas de figure sont à distinguer :

- Les entreprises qui réalisent elles-mêmes des déplacements logistiques dans le cadre de leurs activités ;
- Les entreprises qui ne réalisent pas à proprement parler de logistique, mais qui sont concernées tout de même car elles reçoivent ou expédient des marchandises dans le cadre de leurs activités, et peuvent donc subir indirectement les effets de la réglementation.

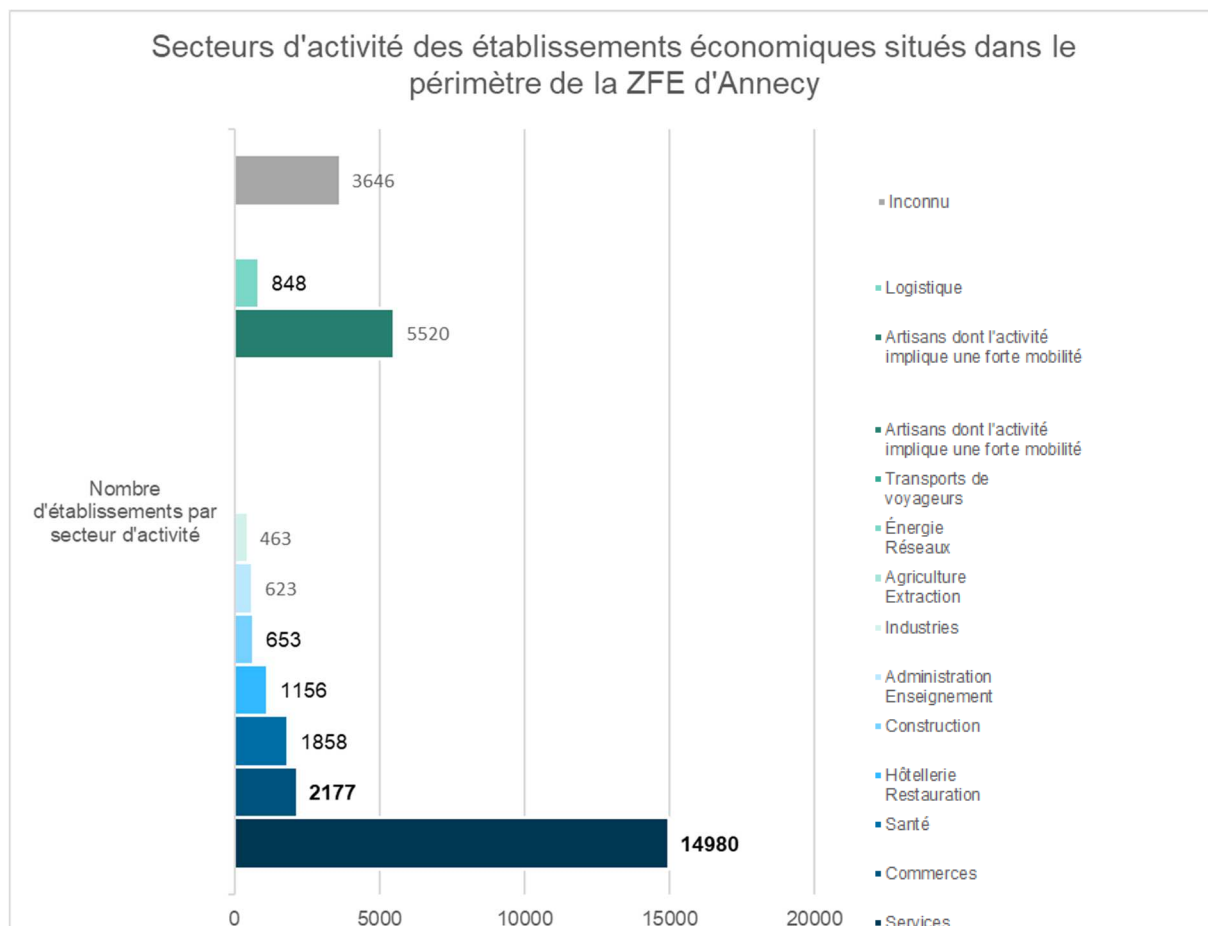
En pratique, n'importe quelle entreprise, quoique dans des proportions variables, rentre au moins dans le deuxième de ces cas de figure. En effet, toute société est amenée à se faire livrer, ne serait-ce que des fournitures. On peut donc considérer que **toute entreprise présente dans le périmètre réglementé sera concernée par la ZFE-m.**

L'exploitation du fichier SIRENE des établissements économiques montre que ce sont donc à ce jour **32 118 établissements économiques** qui sont implantés dans le périmètre d'application.

Parmi ceux-ci, une distinction est faite entre :

- Les entreprises pour lesquelles les flux logistiques sont au cœur de l'activité, soit donc les transporteurs et logisticiens, ainsi que les artisans dont l'activité intègre une forte mobilité ;
- Les autres entreprises, qui génèrent des flux sans forcément les réaliser elles-mêmes. On notera que certains de ces établissements peuvent transporter eux-mêmes occasionnellement (des commerces qui assurent leurs propres livraisons par exemple), mais ce sera secondaire.

La distribution entre ces catégories est proposée dans le graphique ci-après.



**FIGURE 63 : REPARTITION PAR SECTEUR D'ACTIVITE DES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES SITUÉS DANS LE PERIMETRE DE LA ZFE-M**

### 5.3.2.2 Impact pour les entreprises qui réalisent du transport

Les établissements directement concernés sont ainsi au nombre de **6 368**, parmi lesquels la majorité (5 520) sont des entreprises artisanales.

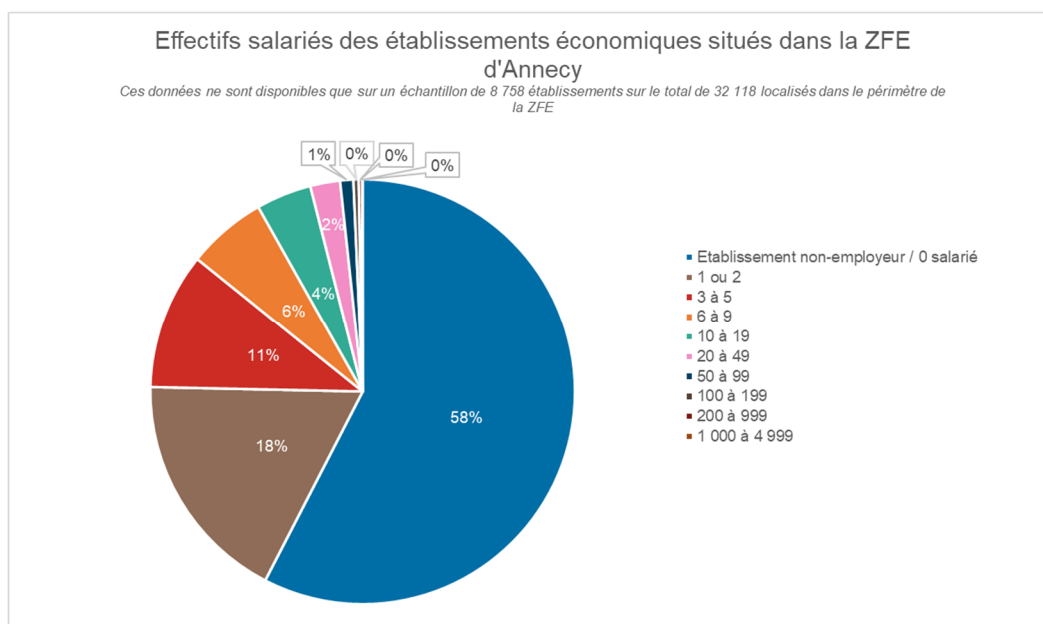
Pour ces établissements, de manière générale, l'arrivée de la ZFE-m va se traduire par **l'obligation de renouveler**, au sein de leurs parcs de véhicules, ceux qui ne sont pas conformes à l'exigence réglementaire.

Pour évaluer l'impact économique, il convient d'estimer le nombre de véhicules détenus par ces entreprises, et la part des véhicules non conformes à la ZFE-m parmi ceux-ci.

Le cas des entreprises de logistique est une singularité : il s'agira d'entreprises avec un fort usage des véhicules, et une pratique de renouvellement régulière. Comme l'ont confirmé les entreprises qui ont contribué au travail de concertation mené fin 2023, **ce n'est pas parmi les entreprises dont le métier est le transport que se trouvent les véhicules non conformes** à la réglementation.

Pour ce qui est des artisans, une estimation est réalisée en fonction du nombre d'emplois. Un chiffre de 0,6 véhicule détenu par emploi est retenu, issu d'une enquête mobilité récente réalisée par la CMA Auvergne Rhône Alpes à Lyon<sup>7</sup>.

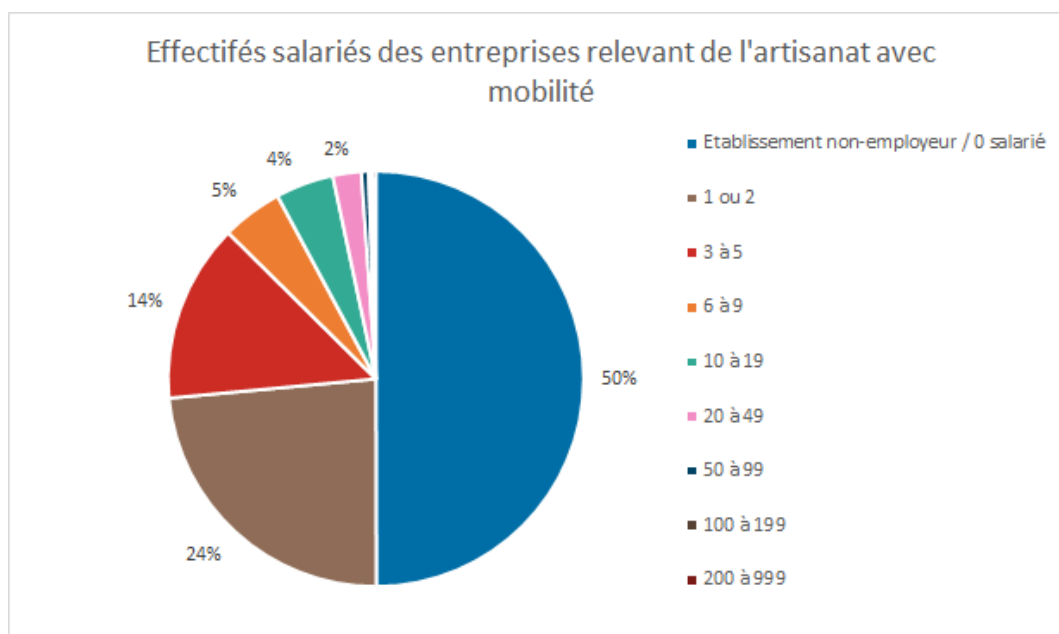
La distribution des entreprises par emploi est proposée ci-après.



**FIGURE 64 : DISTRIBUTION DES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES DANS LE PERIMETRE DE LA ZFE-M EN FONCTION DU NOMBRE D'EMPLOIS**

Sur l'ensemble des établissements, plus de la moitié ne déclare pas de salarié, moins de 10% plus de 10 salariés.

Pour ce qui est des établissements d'artisanat, la proportion est donnée ci-après :



**FIGURE 65 : DISTRIBUTION DES ENTREPRISES D'ARTISANAT DANS LE PERIMETRE DE LA ZFE-M EN FONCTION DU NOMBRE D'EMPLOIS**

<sup>7</sup> Voir : <https://www.cma-lyonrhone.fr/sites/cma-lyon/files/mobilite-enquete-2017-8.pdf>

On notera que l'INSEE recense des établissements de plus de 10 salariés parmi les artisans, ce qui est en contradiction avec la définition de l'entreprise artisanale.

L'application du ratio de 0,6 à cette distribution<sup>8</sup> permet d'estimer à **10 000 environ** le nombre de véhicules utilisés par les artisans considérés.

A horizon 2025 (interdiction des véhicules non classés), ce sont donc **130 véhicules d'artisans** qui seront interdits de circulation, et en 2030, **640 véhicules additionnels** (7,7% soit 770 en tout, parmi lesquels les 130 interdits en 2025 sont réputés renouvelés par un véhicule répondant à l'exigence de 2030).

### 5.3.2.3 Impact pour les entreprises génératrices de flux

Les quelque 26 000 entreprises destinataires ou expéditrices de marchandises sont concernées par la ZFE-m, mais pas directement impliquées au sens où l'effort de renouvellement ne sera pas porté par elles directement, mais pas les sociétés qui assurent le transport.

Pour autant, l'instauration d'une ZFE peut avoir un impact pour ces entreprises, de deux ordres essentiellement :

- **Renchérissement du coût du transport.** Les entreprises qui assurent le transport, si elles renouvellent leurs véhicules, peuvent subir un surcoût ou un effort d'investissement, qu'elles sont susceptibles de répercuter dans leurs prix ;
- **Difficulté à se faire livrer.** Il est possible que l'offre de transport se raréfie lors de la mise en œuvre de la ZFE-m, si des transporteurs ont des difficultés (temporaires ou non) à renouveler leurs véhicules, ou renoncent à poursuivre leurs activités en centre-ville.

Ces effets resteront probablement marginaux toutefois, d'une part car la proportion de véhicules interdits par les étapes de la ZFE-m est assez faible, d'autre part parce que les transporteurs (comme évoqué précédemment) disposent d'un parc de véhicules qu'ils renouvellent suffisamment régulièrement pour ne pas être impactés du tout par les interdictions envisagées.

### 5.3.2.4 Au-delà du changement de véhicule

Dans le cas du transport de marchandises plus encore que pour les déplacements de personnes, le renouvellement d'un véhicule interdit par un véhicule conforme à la réglementation est la solution la plus naturelle pour respecter les exigences de la ZFE-m. Les solutions de report modal vers des transports publics (qui n'ont pas d'équivalent pour le transport des marchandises), ou des modes doux, semblent impossibles à mettre en pratique.

Pour autant, les retours d'expérience montrent que des organisations innovantes et vertueuses peuvent trouver une place même dans des métiers avec une forte dimension logistique, à travers notamment l'usage de moyens cyclo-logistiques. Ce sera naturellement plutôt le cas en cœur de ville, où les distances sont plus courtes, et les contraintes de circulation plus fortes.

La mise en œuvre de la ZFE-m peut être l'occasion d'explorer ce type de solutions, tout en gardant une certaine lucidité sur la portée limitée de ce type de solutions (qui ne sont applicables qu'à une fraction des flux), et à l'engagement fort que cela suppose de la part des entreprises concernées, pour lesquelles cela suppose une transformation radicale de leur mode de travail.

---

<sup>8</sup> Cette estimation comporte un biais car le ratio utilisé est exprimé en nombre d'emplois, alors que l'INSEE recense les salariés. Cette nuance n'est pas neutre pour les entreprises artisanales, dans lesquelles on trouve des emplois non salariés. Il faut donc avoir en tête que l'estimation du nombre de véhicules est minorante par rapport au réel.

## 6 ANNEXE 1 : PROJET D'ARRETE

## **7 ANNEXE 2 : RAPPORT ATMO AURA ZFE-M GRAND ANNECY**





## Liste Personnes Publiques Associées (PPA) :

### Chambre consulaire :

- Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Savoie
- Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc
- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie

### Services de l'Etat :

- Préfecture 74
- DREAL
- DDT 74

### Communes membres :

- Alby-sur-Chéran
- Allèves
- Annecy
- Argonay
- Bluffy
- Chapeiry
- Charvonnex
- Chavanod
- Chainaz-les-Frasses
- Cusy
- Duingt
- Entrevernes
- Epagny Metz-Tessy
- Fillière
- Groisy
- Gruffy
- Héry-sur-Alby
- La Chapelle-Saint-Maurice
- Leschaux
- Menthon-Saint-Bernard
- Montagny-les-Lanches
- Mûres
- Nâves-Parmelan
- Poisy
- Quintal
- Saint-Eustache
- Saint-Félix
- Saint-Jorioz
- Saint-Sylvestre
- Sévrier
- Talloires-Montmin
- Veyrier-du-Lac
- Villaz
- Viuz-la-Chiésaz

EPCI :

- Annemasse Agglomération
- CA Arlysère
- CA Grand Lac
- CC Arve et Salève
- CC Cluses Arves et Montagnes
- CC Cœur de Savoie
- CC des 4 rivières
- CC du Pays Rochois
- CC Faucigny-Glières
- CC Fier et Usse
- CC Genevois
- CC Pays de Cruseilles
- CC Rumilly Terre de Savoie
- CC Sources du lac d'Annecy
- CC Usse et Rhône
- CC Vallée de Thônes
- Grand Chambéry
- Métropole Savoie

Communes limitrophes :

- Alex
- Allonzier-la-Caille
- Arbusigny
- Arith
- Bellecombe-en-Bauges
- Bloye
- Boussy
- Chevaline
- Cruseilles
- Cuvat
- Dingy-Saint-Clair
- Doussard
- Entrelacs
- Eteaux
- Etercy
- Favergnes-Seythenex
- Glières-Val-de-Borne
- La Balme-de-Sillingy
- La Roche-sur-Foron
- La-Chapelle-Rambaud

- Lathuile
- Les Clefs
- Lovagny
- Marcellaz-Albanais
- Marigny Saint-Marcel
- Menthonnex-en-Bornes
- Nonglard
- Saint-Ferréol
- Saint-Offrenges
- Saint-Ours
- Serraval
- Sillingy
- Thônes
- Villy-le-Bouveret
- Villy-le-Pelloux

#### Autres collectivités

- Département 74
- Région AURA

# Zone à Faibles Emissions – mobilité Grand Annecy

---

Etude 2024

Diffusion : Mars 2024

---

Siège social :  
3 allée des Sorbiers 69500 BRON  
Tel. 09 72 26 48 90  
[contact@atmo-aura.fr](mailto:contact@atmo-aura.fr)





# Conditions de diffusion

Dans le cadre de la réforme des régions introduite par la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe du 16 juillet 2015), les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l’Air de l’Auvergne (ATMO Auvergne) et de Rhône-Alpes (Air Rhône-Alpes) ont fusionné le 1er juillet 2016 pour former Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes est une association de type « loi 1901 » agréée par le Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie (décret 98-361 du 6 mai 1998) au même titre que l’ensemble des structures chargées de la surveillance de la qualité de l’air, formant le réseau national ATMO.

Ses missions s’exercent dans le cadre de la loi sur l’air du 30 décembre 1996. La structure agit dans l’esprit de la charte de l’environnement de 2004 adossée à la constitution de l’Etat français et de l’article L.220-1 du Code de l’environnement. Elle gère un observatoire environnemental relatif à l’air et à la pollution atmosphérique au sens de l’article L.220-2 du Code de l’Environnement.

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes communique publiquement sur les informations issues de ses différents travaux et garantit la transparence de l’information sur le résultat de ses travaux.

A ce titre, les rapports d’études sont librement disponibles sur le site [www.atmo-auvergnerhonealpes.fr](http://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr)

Les données contenues dans ce document restent la propriété intellectuelle d’Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Toute utilisation partielle ou totale de ce document (extrait de texte, graphiques, tableaux, ...) doit faire référence à l’observatoire dans les termes suivants : © Atmo Auvergne-Rhône-Alpes **(2024) Zone à Faibles Emissions – mobilité Grand Annecy – Etude 2024.**

Les données ne sont pas rediffusées en cas de modification ultérieure.

Par ailleurs, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes n’est en aucune façon responsable des interprétations et travaux intellectuels, publications diverses résultant de ses travaux et pour lesquels aucun accord préalable n’aurait été donné.

En cas de remarques sur les informations ou leurs conditions d’utilisation, prenez contact avec Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

- depuis le [formulaire de contact](#)

- par mail : [contact@atmo-aura.fr](mailto:contact@atmo-aura.fr)

- par téléphone : 09 72 26 48 90





# Financement

Cette étude d'amélioration de connaissances a été rendue possible grâce à l'aide financière particulière des membres suivants :

Le Grand Annecy

Toutefois, elle n'aurait pas pu être exploitée sans les données générales de l'observatoire, financé par l'ensemble des membres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes



# Sommaire

<b>1. Introduction</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Méthodologie d'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air et l'exposition de la population d'une ZFE-m</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 Rappels du scénario modélisé dans l'étude</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2 Méthodologie d'évaluation de l'impact sur les émissions et données utilisées</b> .....	<b>7</b>
2.2.1 Méthodologie générale .....	7
2.2.2 Connaissance des trafics.....	8
<b>2.3 Méthodologie de modélisation des concentrations et de calcul de l'exposition des populations</b> .....	<b>11</b>
2.3.1 Modélisation et évaluation de l'impact sur les concentrations .....	11
2.3.2 Evaluation de l'exposition des populations.....	12
<b>3. Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m</b> .....	<b>13</b>
<b>3.1 Impact sur les émissions de polluants atmosphériques</b> .....	<b>13</b>
3.1.1 Impact sur les émissions d'oxydes d'azote NOx.....	13
3.1.2 Impact sur les émissions de particules fines PM10 et PM2,5 .....	14
3.1.3 Impact sur les émissions de dioxyde de carbone CO <sub>2</sub> .....	16
3.1.4 Synthèse de l'impact de la ZFE-m sur les émissions.....	17
<b>3.2 Impact sur les concentrations et l'exposition des populations</b> .....	<b>18</b>
3.2.1 Impact sur les concentrations et l'exposition au dioxyde d'azote NO <sub>2</sub> .....	18
3.2.2 Impact sur les concentrations et l'exposition aux particules fines PM10.....	22
3.2.3 Impact sur les concentrations et l'exposition aux particules fines PM2,5.....	26
<b>4. Conclusion</b> .....	<b>29</b>

# Illustrations

Figure 1 : Organisation générale de l'outil MOCAT.....	8
Figure 2 : Répartition des kilomètres parcourus selon la catégorie de véhicules dans le fil de l'eau 2030.....	10
Figure 3 : Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus tous véhicules confondus sur le Grand Annecy .....	10
Figure 4 : Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus tous véhicules confondus dans le périmètre ZFE-m.....	11
Figure 5 : Emissions de NOx calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy .....	13
Figure 6 : Emissions de NOx calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m.....	14
Figure 7 : Emissions de PM10 et PM2,5 calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy .....	15
Figure 8 : Emissions de PM10 et PM2,5 calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m .....	16
Figure 9 : Emissions de CO <sub>2</sub> calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy .....	17
Figure 10 : Emissions de CO <sub>2</sub> calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m.....	17
Figure 11 : Evolution des émissions du Grand Annecy entre 2022 et 2030 .....	18
Figure 12 : Moyennes annuelles des concentrations en dioxyde d'azote NO <sub>2</sub> en µg/m <sup>3</sup> pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Annecy.....	19
Figure 13 : Différence des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote NO <sub>2</sub> en µg/m <sup>3</sup> entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.....	20
Figure 14 : Différence des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote NO <sub>2</sub> en µg/m <sup>3</sup> entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030, zoom sur le périmètre ZFE-m .....	20
Figure 15 : Distribution de l'exposition de la population au dioxyde d'azote NO <sub>2</sub> pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 .....	21
Figure 16 : Expositions moyennes au NO <sub>2</sub> (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 .....	22
Figure 17 : Moyennes annuelles des concentrations de particules fines PM10 en µg/m <sup>3</sup> pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Annecy.....	23
Figure 18 : Différence des concentrations moyennes annuelles de particules fines PM10 en µg/m <sup>3</sup> entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.....	24
Figure 19 : Distribution de l'exposition de la population aux particules fines PM10 pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 .....	25
Figure 20 : Expositions moyennes aux PM10 (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.....	25
Figure 21 : Moyennes annuelles des concentrations de particules fines PM2,5 en µg/m <sup>3</sup> pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Annecy.....	26

<b>Figure 22 : Différence des concentrations moyennes annuelles de particules fines PM2,5 en <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.....</b>	<b>27</b>
<b>Figure 23 : Distribution de l'exposition de la population aux particules fines PM2,5 pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 .....</b>	<b>28</b>
<b>Figure 24 : Expositions moyennes aux PM2,5 (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.....</b>	<b>28</b>

# 1. Introduction

Ce rapport présente les résultats de l'étude prospective réalisée pour mesurer l'impact sur les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre de la mise en place du scénario final de la Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) sur le territoire de l'Agglomération du Grand Annecy en 2030.

Il comprend dans un premier temps l'évaluation de l'impact des restrictions de la ZFE-m sur les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, puis dans un second temps l'évaluation de l'impact sur les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et de particules fines PM10 et PM2,5 et l'exposition de la population associée.

Cette évaluation repose sur des simulations réalisées par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de cette étude : de la situation 2022 actuelle, de la situation 2030 fil de l'eau (sans ZFE-m) et de la situation 2030 avec ZFE-m.

## 2. Méthodologie d'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air et l'exposition de la population d'une ZFE-m

### 2.1 Rappels du scénario modélisé dans l'étude

Interdiction des deux roues motorisés (DR), des véhicules particuliers (VP), véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids lourds (PL) Crit'air NC, 5, 4 et 3 dans le périmètre ZFE-m en 2030.

### 2.2 Méthodologie d'évaluation de l'impact sur les émissions et données utilisées

#### 2.2.1 Méthodologie générale

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes développe et enrichit en continu depuis près de vingt ans un inventaire régional des émissions.

Les méthodes utilisées suivent les guides méthodologiques européens (EMEP/EEA), nationaux (CITEPA/OMINEA) et régionaux (guide méthodologique du Pôle de Coordination des Inventaires Territoriaux) qui décrivent, pour toutes les activités susceptibles d'émettre des polluants dans l'atmosphère, les méthodes pour générer les données d'activités les plus fiables possibles.

Le calcul des émissions liées au trafic routier est effectué sur l'ensemble du territoire à l'aide de l'outil MOCAT (MOdèle de CALcul des émissions du Transport routier) développé par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes (Figure 1).

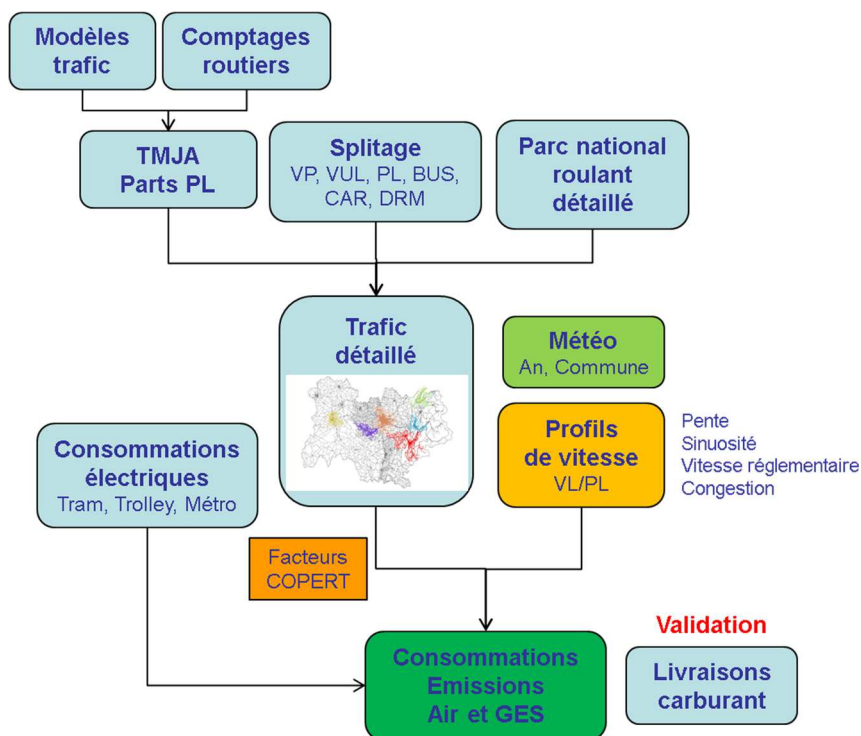


Figure 1 : Organisation générale de l'outil MOCAT

Plusieurs données d'entrée sont nécessaires :

- Données liées aux volumes de trafic (modèle trafic, comptages routiers) ;
- Données liées au réseau routier (pente, sinuosité des axes, vitesses réglementaires, ...) ;
- Données liées au parc de véhicules roulant sur le réseau.

La combinaison de ces sources permet de décrire précisément la nature du trafic routier sur le réseau routier de la zone d'étude.

Les émissions routières sont ensuite obtenues en affectant à chaque type de véhicules un facteur d'émission dépendant du polluant, de la vitesse, voire de la température (surémission à froid), de la pente/sinuosité de la route. Ces facteurs sont principalement issus du programme européen COPERT 5 de l'EEA<sup>1</sup>.

Les différentes sources d'émissions routières sont les suivantes :

- **Échappement** : les émissions à chaud (lorsque le moteur a atteint sa température de croisière) sont calculées pour l'ensemble des véhicules, tandis que les surémissions à froid (premiers kilomètres d'un trajet) ne sont évaluées que pour les véhicules légers et VUL. Un profil annuel moyen de température est estimé par commune pour évaluer au mieux ces surémissions à froid ;
- **Abrasion** : il s'agit des émissions de particules (ainsi que certains métaux) dues à l'usure des pneus, plaquettes de freins, ainsi que la route. L'abrasion est généralement plus élevée en agglomération, ainsi que pour les véhicules lourds (PL, bus et cars) ;
- **Resuspension** : il s'agit des particules déposées sur la chaussée qui sont remises en suspension lors du passage des véhicules. Par convention, ces émissions ne sont pas directement intégrées aux bilans massiques d'émissions pour éviter un double compte, toutefois leur évaluation est utile pour alimenter les modèles de dispersion.

## 2.2.2 Connaissance des trafics

Les volumes de trafic utilisés proviennent du modèle trafic du Grand Anancy, fourni par Egis.

<sup>1</sup> Agence européenne pour l'environnement



Ces trafics sont fournis pour les heures de pointe du matin et du soir. Ils sont détaillés par type de véhicules : VP, VUL et PL et par vignette Crit'air. Des coefficients de passage permettent de déterminer le trafic moyen jour annualisé, utilisé pour le calcul des émissions.

### **2.2.2.1 Parc employé**

Afin de décrire au mieux les véhicules roulant sur le territoire en 2030, un parc local de véhicules est créé. Pour les véhicules particuliers (VP), Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL), les données du parc SDES sont utilisées. Elles décrivent les véhicules immatriculés sur chaque commune couverte par le modèle trafic au 01/01/2022 par carburant et vignette Crit'air.

Ce parc est raffiné par énergie et cylindrée/Poids Total Autorisé En Charge (PTAC) en utilisant les données du parc national CITEPA v2023. Pour les deux roues motorisés (DR) en l'absence de possibilité d'obtenir une information locale, c'est le parc roulant national qui est utilisé.

La projection tendancielle à 2030 de ce parc statique se fait grâce à l'outil MOCAT Parc développé par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Cet outil permet de croiser différentes hypothèses afin de décrire la part des véhicules sortant et entrant du parc à chaque échéance :

- Les hypothèses de survie des véhicules par rapport à leur âge sont issues des hypothèses nationales AME (Avec Mesures Existantes) v2022
- La répartition des véhicules neufs entrant tendanciellement selon leur motorisation est établie à partir :
  - o Des ventes nationales 2020 de véhicules neufs ;
  - o Des hypothèses nationales AME V2022.

### **2.2.2.2 Focus sur les kilomètres parcourus**

La grande majorité des kilomètres parcourus au niveau du Grand Annecy est réalisée par des voitures particulières (VP). La proportion de BUS et VUL est plus importante dans le périmètre ZFE-m. La part des deux roues motorisés (DR) est identique dans les deux périmètres (Figure 2). Les kilomètres parcourus dans le périmètre ZFE-m représentent environ 14% du total des kilomètres parcourus du Grand Annecy.

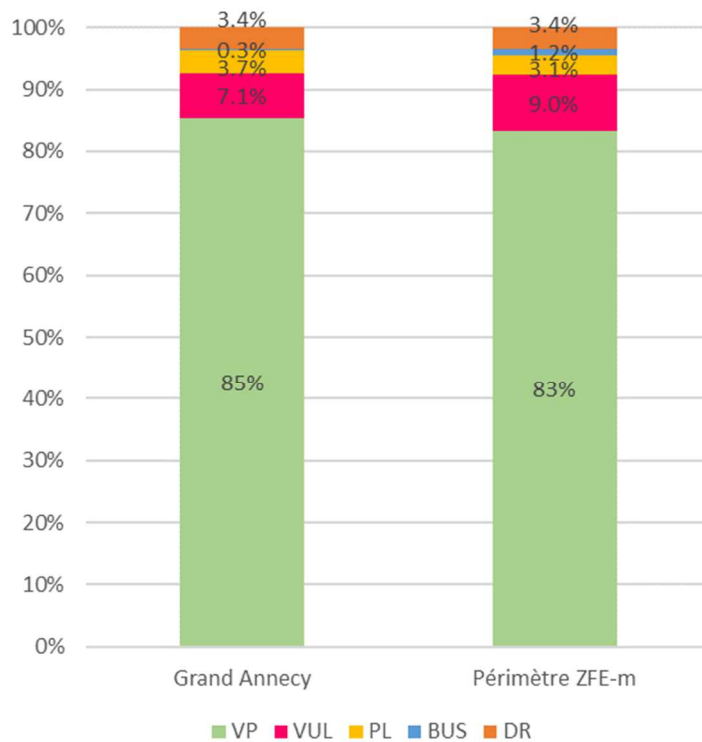


Figure 2 : Répartition des kilomètres parcourus selon la catégorie de véhicules dans le fil de l'eau 2030

La mise en place des restrictions ZFE-m permet une accélération du renouvellement tendanciel du parc roulant et ainsi une amélioration du parc de véhicules (Figure 3 et Figure 4).

En 2030, les restrictions sur les VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus concernent 4% des VP, 8% des VUL et 14% des PL. Elles entraînent une quasi-disparition de ces véhicules dans le périmètre ZFE-m au profit de véhicules Crit'air 1 et Vert. L'impact est également sensible à l'extérieur du périmètre ZFE-m, avec une baisse de 43% des kilomètres parcourus par les véhicules Crit'air 3 et plus par rapport à la situation 2030 fil de l'eau.

La mise en place de la ZFE-m entraîne en revanche une baisse des kilomètres parcourus due au report modal des véhicules impactés par les restrictions négligeable, inférieure à 0.5% par rapport à la situation fil de l'eau 2030.

### Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus Grand Anancy

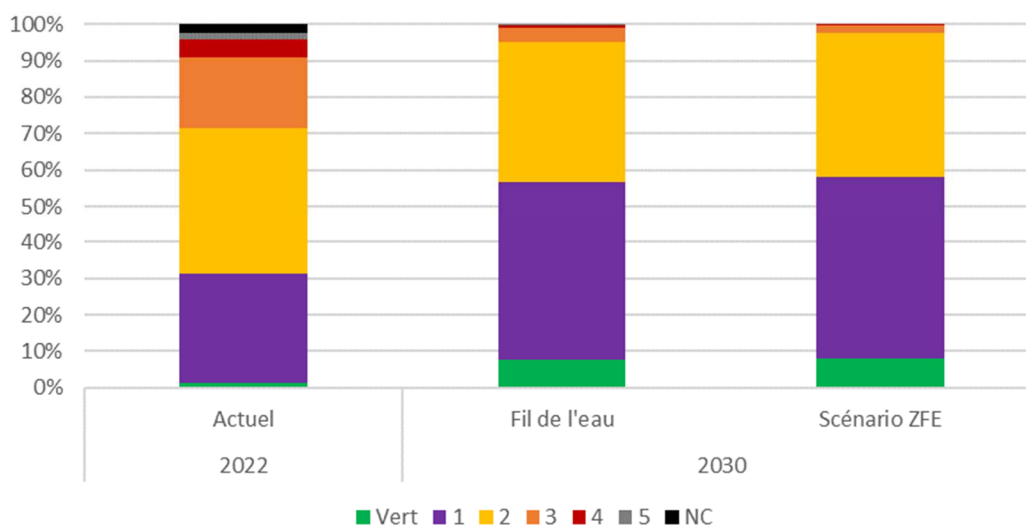


Figure 3 : Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus tous véhicules confondus sur le Grand Anancy

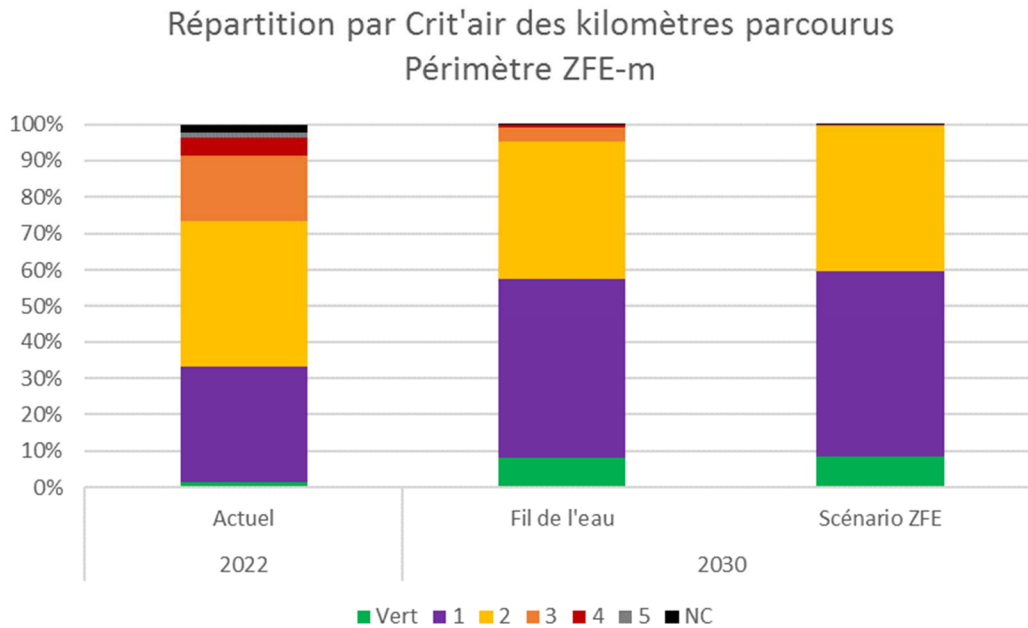


Figure 4 : Répartition par Crit'air des kilomètres parcourus tous véhicules confondus dans le périmètre ZFE-m

## 2.3 Méthodologie de modélisation des concentrations et de calcul de l'exposition des populations

### 2.3.1 Modélisation et évaluation de l'impact sur les concentrations

La chaîne de modélisation utilisée pour évaluer l'impact de la ZFE-m sur la qualité de l'air est une chaîne intégrant plusieurs échelles spatiales.

La méthode développée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes combine les résultats du modèle méso-échelle de chimie-transport CHIMERE<sup>2</sup>, dont les résultats bruts sont corrigés géostatistiquement à partir des concentrations mesurées par les stations de mesures du réseau et le modèle à fine échelle (10 mètres) de dispersion en milieu urbain SIRANE<sup>3</sup>, développé par l'Ecole Centrale de Lyon.

Ces modèles de dispersion atmosphérique prennent en compte de nombreux paramètres afin de caractériser au mieux la qualité de l'air en tout point du territoire : les conditions météorologiques, les émissions polluantes (dont celles du trafic de proximité), la description des rues et du bâti, les mesures de polluants sur le terrain, les processus chimiques, ...

Pour cette étude, seul le modèle de dispersion SIRANE est utilisé. Il intègre les émissions du trafic routier et la météorologie de l'année 2022 pour tous les scénarios. Le fond régional utilisé, identique pour tous les scénarios et représentant les concentrations dues aux sources hors trafic (chauffage, industrie, agriculture...), est issue de la situation tendancielle 2027 calculée dans le cadre de travaux sur les Plan de Protection de l'Atmosphère effectuées en 2020. Il s'agit donc d'une estimation des concentrations de fond en 2030 et permet de prendre en compte les évolutions tendancielle des autres secteurs.

Les différences de concentrations entre le scénario ZFE-m et le tendanciel représentent uniquement l'impact des actions ZFE-m sur le trafic routier.

<sup>2</sup> CHIMERE : Institut Pierre-Simon Laplace, INERIS, CNRS <http://www.lmd.polytechnique.fr/chimere/chimere.php>

<sup>3</sup> Soulhac L, Salizzoni P, Cierco FX, Perkins R. (2011). The model SIRANE for atmospheric urban pollutant dispersion ; Part I : Presentation of the model. Atmos Environ, n° 45(39), p. 79-95.

Soulhac L, Salizzoni P, Mejean P et al. (2012). The model SIRANE for atmospheric urban pollutant dispersion ; Part II : Validation of the model on a real case study. Atmos Environ, n° 49(0), p. 320-337.

### 2.3.2 Evaluation de l'exposition des populations

Le calcul de l'exposition des populations est réalisé en croisant les cartes de concentrations de polluants à une résolution de 10 mètres avec la répartition spatiale des populations résidentes sur la base de la population communale INSEE 2019.

L'affectation des populations résidentes à chaque bâtiment a été réalisée par le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA). Un indice d'exposition moyen de la population (IPP) est calculé :

$$IPP = \frac{\sum_i (Concentration_i \times Population_i)}{\sum_i Population_i}$$

où  $i$  correspond à la maille de calcul. Il correspond à la moyenne des concentrations modélisées sur une zone, pondérée par la population et représente l'exposition moyenne des habitants d'une zone à un polluant.

### 3. Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m

#### 3.1 Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

##### 3.1.1 Impact sur les émissions d'oxydes d'azote NOx

La mise en place des restrictions ZFE-m permet des réductions d'émissions de NOx sur le périmètre ZFE-m mais également à l'échelle du Grand Annecy (Figure 5 et Figure 6).

Par rapport à la situation fil de l'eau 2030, l'interdiction de circuler des VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus dans le périmètre central entraîne sur les émissions de NOx :

- Pour les VP, une baisse de 11% dans le périmètre ZFE-m et de 6% à l'échelle du Grand Annecy
- Pour les VUL, une baisse de 24% dans le périmètre ZFE-m et de 17% à l'échelle du Grand Annecy
- Pour les PL, une baisse de 42% dans le périmètre ZFE-m et de 28% à l'échelle du Grand Annecy

L'impact de l'interdiction des véhicules Crit'air 3 et plus est plus important pour le transport de marchandises (VUL et PL) car la part de véhicules impactés est plus importantes pour ces véhicules.

Au total, la mise en place de la ZFE-m entraîne une baisse de 17% des émissions de NOx du périmètre ZFE-m et une baisse de 11% sur le Grand Annecy, par rapport à la situation 2030 fil de l'eau sans restriction.

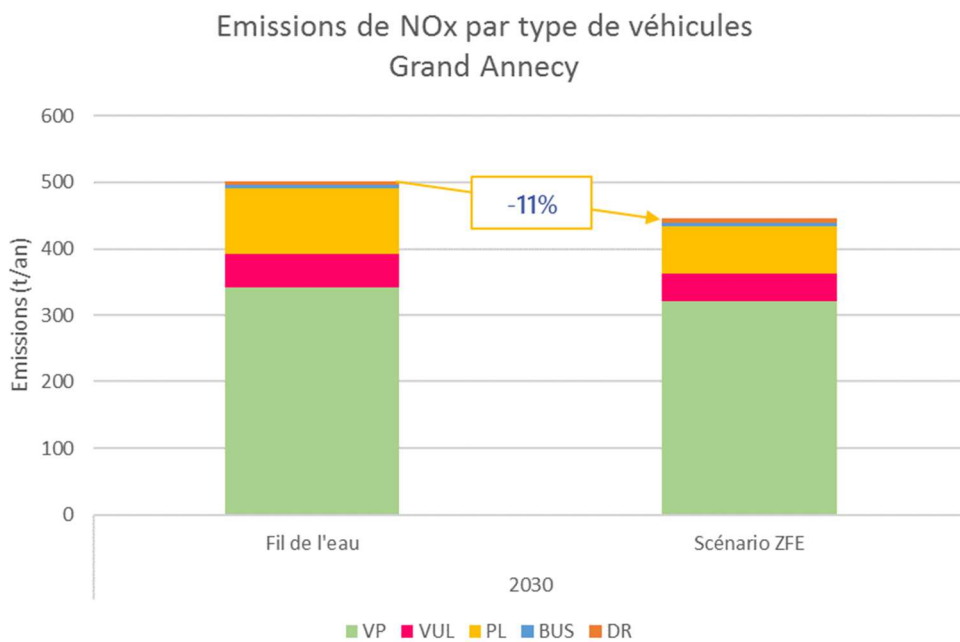


Figure 5 : Emissions de NOx calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy

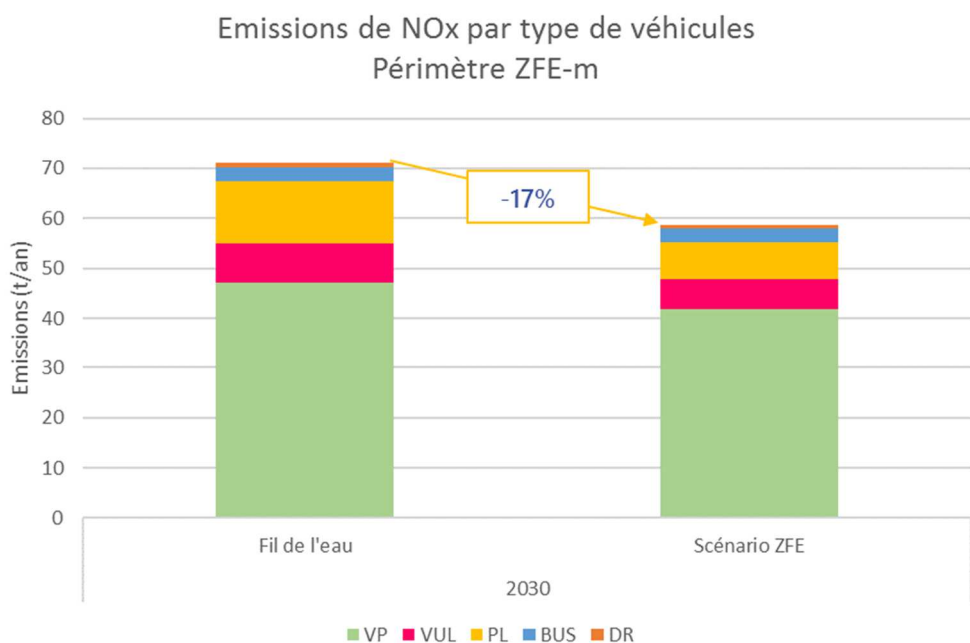


Figure 6 : Emissions de NOx calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m

### 3.1.2 Impact sur les émissions de particules fines PM10 et PM2,5

Les émissions de particules du trafic routier proviennent de différents facteurs : la combustion du carburant, l'usure des freins lors du freinage et de celle des pneus sur la route. Les émissions de particules PM10 et PM2,5 du trafic routier issues de l'échappement sont très liées, aussi les évolutions de ces deux types de particules sont similaires.

La mise en place des restrictions ZFE-m permet de faibles réductions d'émissions de particules fines PM10 et PM2,5 (Figure 7 et Figure 8). L'impact de la ZFE-m sur les émissions de particules est la plus forte sur les VUL, avec une baisse sur le Grand Annecy de 10% des émissions de PM10 et 16% des émissions de PM2,5 par rapport à la situation fil de l'eau 2030. Pour les VP et PL, les gains liés à la ZFE-m sont inférieurs à 6% pour les deux polluants.

Au total, la mise en place de la ZFE-m entraîne une baisse de 5% des émissions de PM10 et 8% des émissions de PM2,5 sur le périmètre ZFE-m, par rapport à la situation fil de l'eau 2030. A l'échelle du Grand Annecy, les émissions de PM10 diminuent de 4% et les émissions de PM2,5 de 6%.





Figure 7 : Emissions de PM10 et PM2,5 calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy



Figure 8 : Emissions de PM10 et PM2,5 calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m

### 3.1.3 Impact sur les émissions de dioxyde de carbone CO<sub>2</sub>

Les émissions de dioxyde de carbone CO<sub>2</sub> présentées sont d'origine anthropique. Par convention, les émissions de CO<sub>2</sub> des biocarburants sont considérées comme neutre en carbone.

La mise en place de la ZFE-m a un impact négligeable sur les émissions de CO<sub>2</sub>, avec une baisse des émissions par rapport à la situation 2030 fil de l'eau sans restriction de 0.5% sur le périmètre ZFE-m et le Grand Annecy.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules sont liées à la consommation des véhicules : seul le renouvellement massif vers des véhicules électriques permet des gains significatifs de ce polluant.

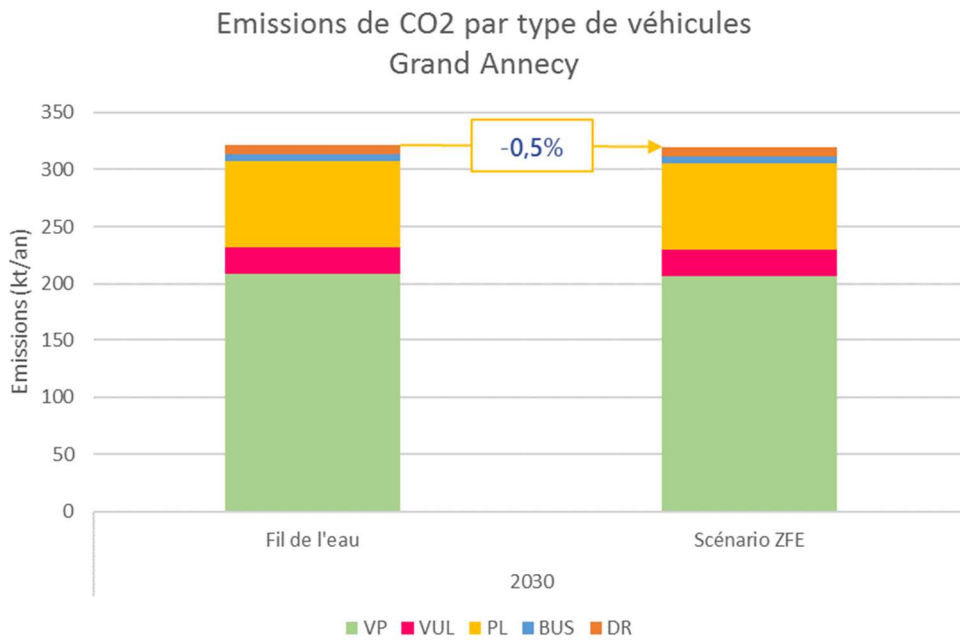


Figure 9 : Emissions de CO<sub>2</sub> calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le Grand Annecy

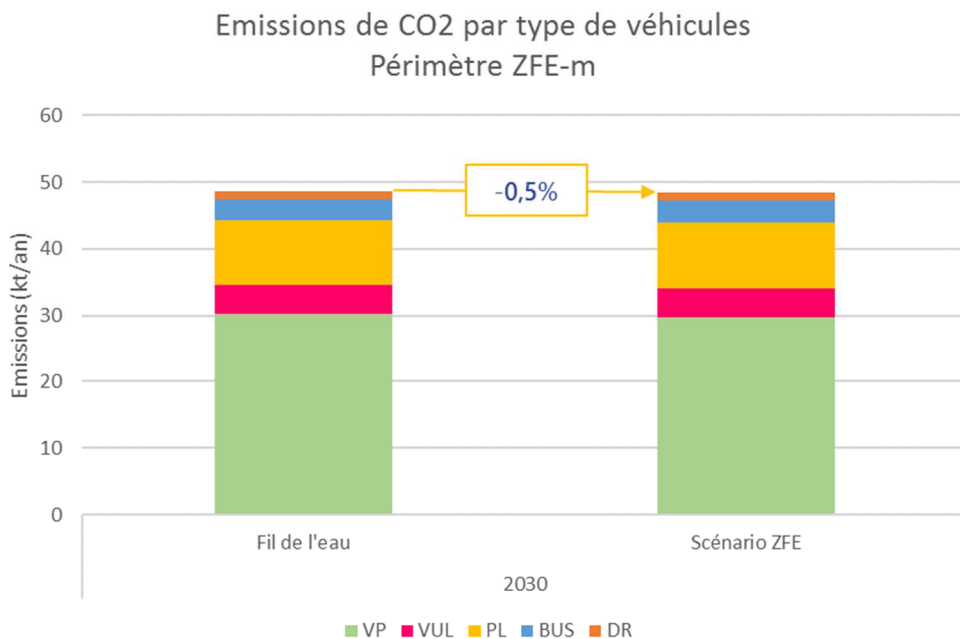


Figure 10 : Emissions de CO<sub>2</sub> calculées en 2030 pour le fil de l'eau et le scénario ZFE-m sur le périmètre ZFE-m

### 3.1.4 Synthèse de l'impact de la ZFE-m sur les émissions

Les émissions des différents polluants diminuent tendanciellement grâce à la modernisation du parc de véhicule en circulation. Entre 2022 et 2030, les émissions baissent de ce fait sur le Grand Annecy, allant d'une diminution de 10% pour les émissions de CO<sub>2</sub> et atteignant une baisse de 59% dans le cas des émissions de NO<sub>x</sub> (Figure 11).

La mise en place de restriction ZFE-m permet d'accélérer l'amélioration du parc roulant en forçant la sortie de certains véhicules. L'interdiction de circulation des VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus dans le périmètre ZFE-m entraîne ainsi un gain supplémentaire par rapport à la baisse tendancielle. Ce dernier reste cependant modéré et est inférieur à 5% pour l'ensemble des polluants.

Evolution des émissions du Grand Annecy  
entre la situation 2022 et les scénarios ZFE-m 2030

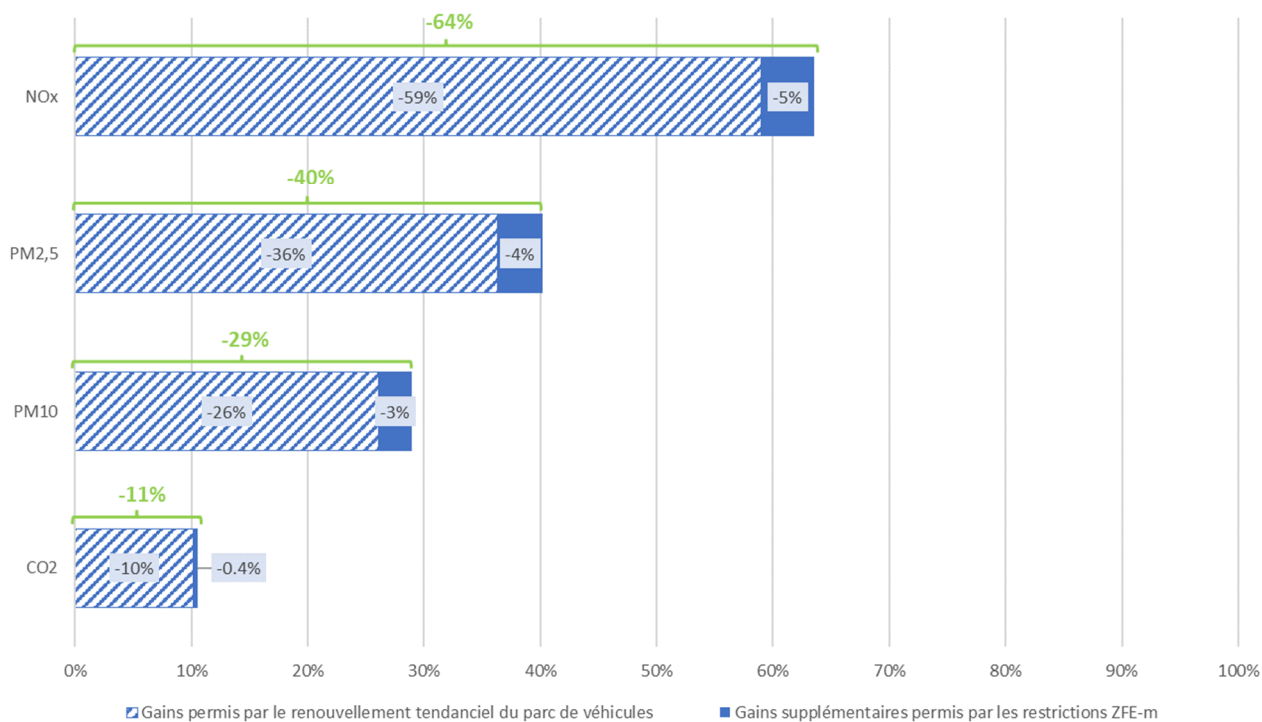


Figure 11 : Evolution des émissions du Grand Annecy entre 2022 et 2030

## 3.2 Impact sur les concentrations et l'exposition des populations

### 3.2.1 Impact sur les concentrations et l'exposition au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

#### Concentrations moyenne de NO<sub>2</sub> en 2030

En situation tendancielle 2030, les concentrations de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> les plus importantes sont observées aux abords des axes à fort trafic du Grand Annecy, comme les autoroutes ou la rocade (Figure 12). Aucun dépassement de la valeur limite réglementaire du NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) n'est constaté.

Par rapport au fil de l'eau 2030, la mise en place des restrictions ZFE-m permet des baisses en concentrations de NO<sub>2</sub> significatives (supérieures à 1 µg/m<sup>3</sup>) uniquement en proximité des axes à fort trafic du périmètre ZFE-m, avec des gains compris entre 2 et 3 µg/m<sup>3</sup>.

Les restrictions de la ZFE-m n'ont pas d'impact significatifs sur les concentrations de NO<sub>2</sub> en fond urbain et hors du périmètre ZFE-m. L'effet de la ZFE-m est également limité sur l'autoroute A41, avec des baisses de concentrations inférieures à 1.5 µg/m<sup>3</sup> (Figure 13 et Figure 14).

CONCENTRATIONS EN NO<sub>2</sub> MODELISEE EN 2030 FIL DE L'EAU (SANS ZFE-M)

CONCENTRATIONS EN NO<sub>2</sub> MODELISEE EN 2030 AVEC LA ZFE-M

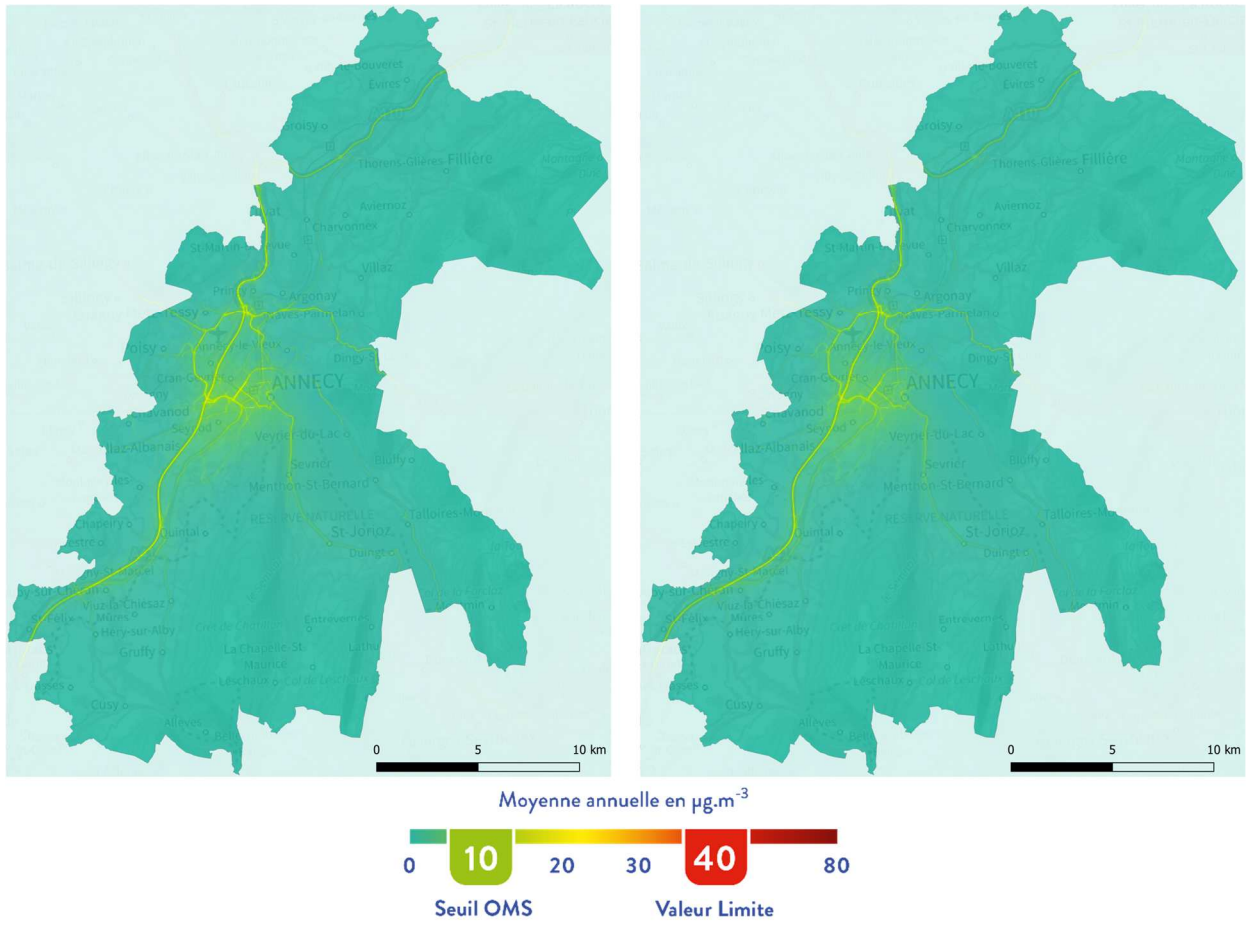


Figure 12 : Moyennes annuelles des concentrations en dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Ancey

## GAINS DES CONCENTRATIONS ENTRE LE FIL DE L'EAU 2030 ET SCENARIO ZFE-M 2030

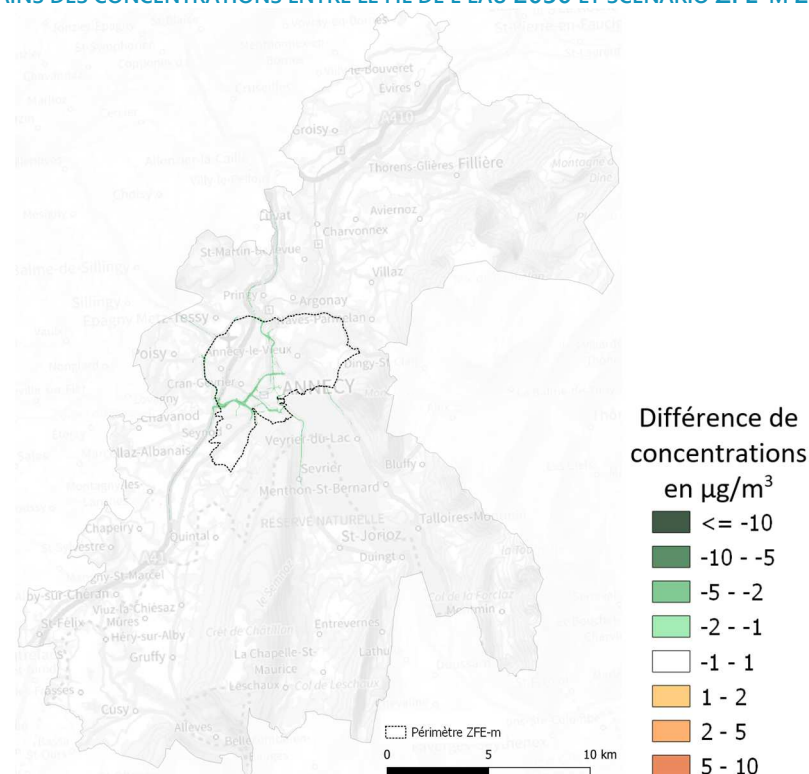


Figure 13 : Différence des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote  $\text{NO}_2$  en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

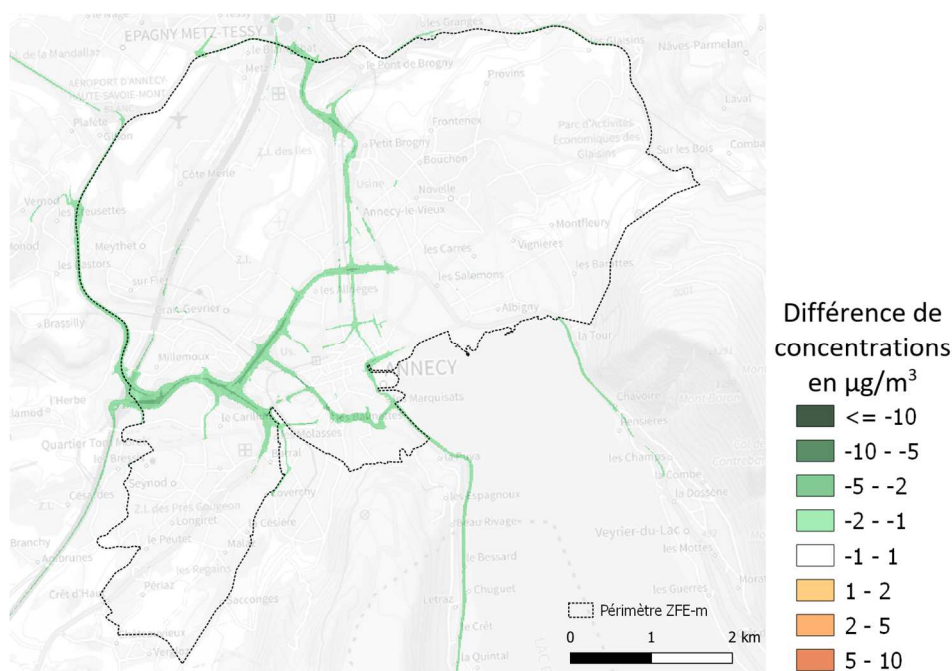


Figure 14 : Différence des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote  $\text{NO}_2$  en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030, zoom sur le périmètre ZFE-m

## Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en $\text{NO}_2$

L'exposition de la population au dioxyde d'azote  $\text{NO}_2$  diminue fortement entre 2022 et 2030 sur le Grand Anney (Tableau 1 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Dès 2022, aucun habitant du Grand Anney n'est exposé à des dépassement de la valeur limite réglementaires ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). En situation fil de l'eau 2030, plus aucun habitant n'est exposé à des dépassements de la valeur



limite européenne envisagée dans le projet de nouvelle directive et qui prévoit en 2030 un seuil de 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , contre près de 23 000 habitants en 2022. Plus de 120 000 habitants passent sous le seuil de recommandation de l'OMS (10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en 2030, mais un tiers de la population, située en grande majorité dans le périmètre ZFE-m, est encore exposée à des dépassements de cette valeur.

La mise en place de la ZFE-m permettent de passer 13 500 habitants supplémentaires sous le seuil recommandé par l'OMS en 2030.

Grand Anancy Moyenne annuelle NO <sub>2</sub>	2022	2030	
	Actuel	Fil de l'eau	Scénario ZFE-m
Valeur limite réglementaire (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	0 hab 0%	0 hab 0%	0 hab 0%
Valeur limite UE 2030 -projet de directive (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	22 900 hab 11.1%	0 hab 0%	0 hab 0%
Niveau recommandé OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	189 230 hab 91.3%	69 000 hab 33.3%	55 500 hab 26.8%

Tableau 1 : Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> modélisées pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

Entre 2022 et 2030, l'exposition moyenne de la population au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> diminue tendanciellement de 41% sur le territoire du Grand Anancy (Figure 15 et Figure 16), passant de 14.6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2022 à 8.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2030. L'exposition moyenne au NO<sub>2</sub> est supérieure à l'intérieur du périmètre ZFE-m, du fait de sources d'émissions, comme le trafic routier, plus nombreuses.

La mise en place de la ZFE-m entraîne une légère évolution de la distribution de l'exposition de la population du Grand Anancy au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>. L'exposition moyenne de la population diminue ainsi de 0.5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  à l'intérieur du périmètre ZFE-m et de 0.4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  sur le territoire du Grand Anancy.

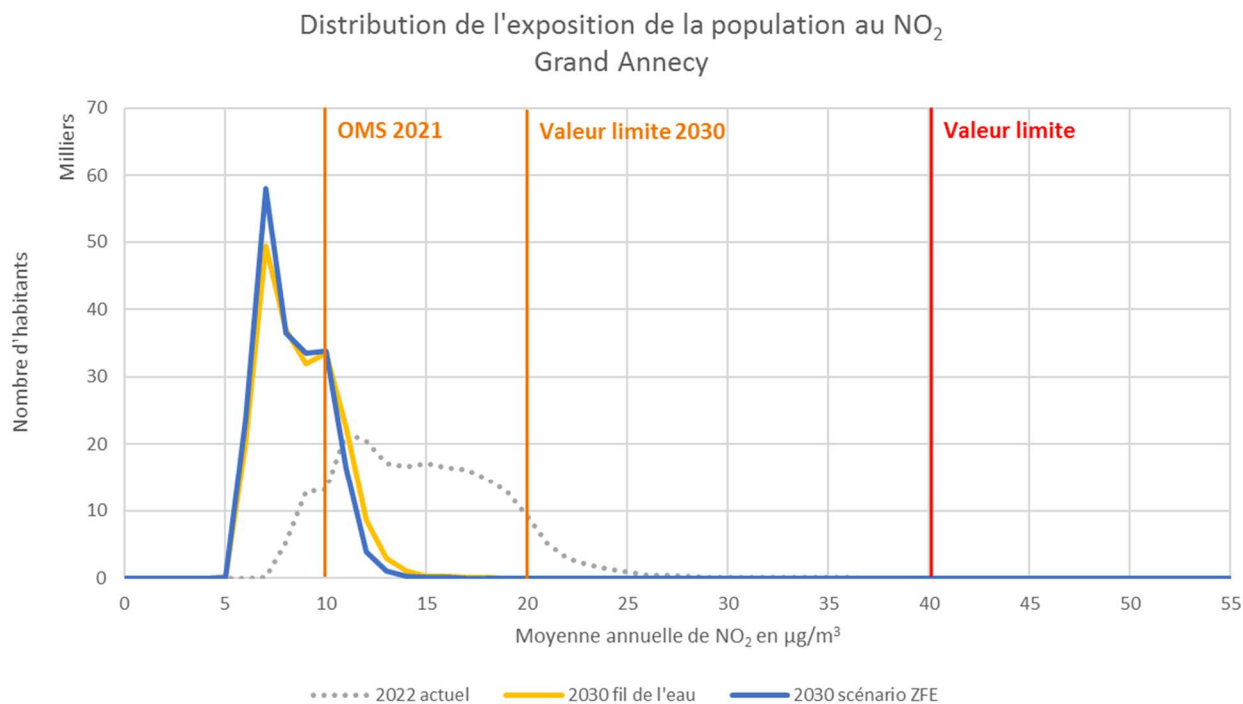


Figure 15 : Distribution de l'exposition de la population au dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030. La VL 2030 correspond au projet de directive européenne.

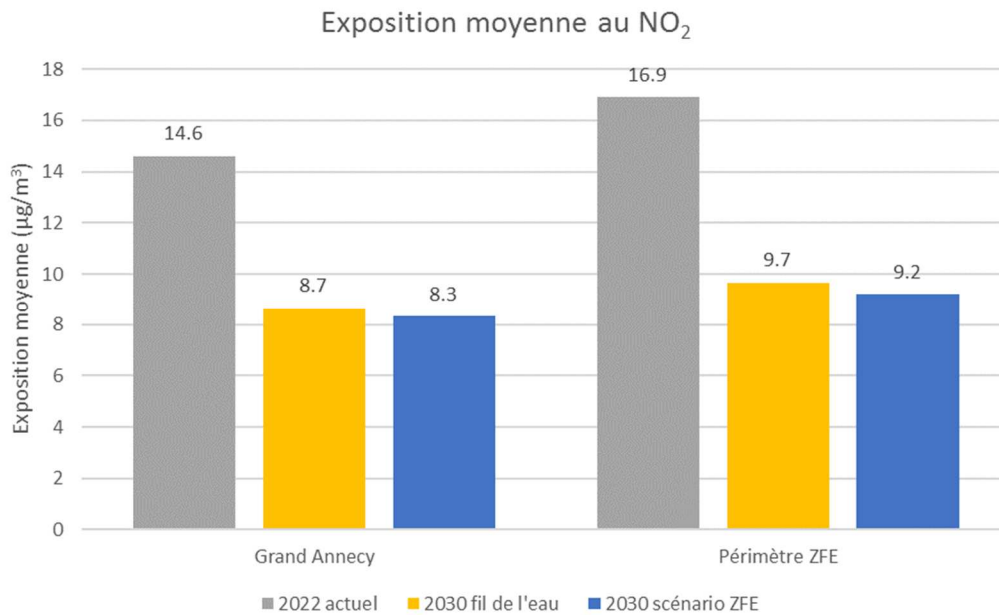


Figure 16 : Expositions moyennes au NO<sub>2</sub> (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030.

### 3.2.2 Impact sur les concentrations et l'exposition aux particules fines PM10

#### Concentrations moyenne de PM10 en 2030

Contrairement aux oxydes d'azote, pour lesquels la source majoritaire d'émissions dans l'air est le trafic routier, les concentrations en particules fines PM10 résultent d'une part des émissions locales (chauffage, trafic et industrie en particulier), des émissions extérieures au territoire et de la formation de particules dites secondaires par transformation d'autres polluants (oxydes d'azote et de soufre, ammoniac...). En 2022, les PM10 ne sont émises qu'à hauteur d'environ 20% par les transports routiers.

Les concentrations de PM10 sont assez homogènes sur le territoire, avec des concentrations cependant plus élevées dans Annecy, causées par des émissions locales plus importantes (Figure 17).

Par rapport au fil de l'eau 2030, la mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de PM10 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m.

CONCENTRATIONS DE PM10 MODELISEE EN 2030 FIL DE L'EAU (SANS ZFE-M)

CONCENTRATIONS DE PM10 MODELISEE EN 2030 AVEC LA ZFE-M

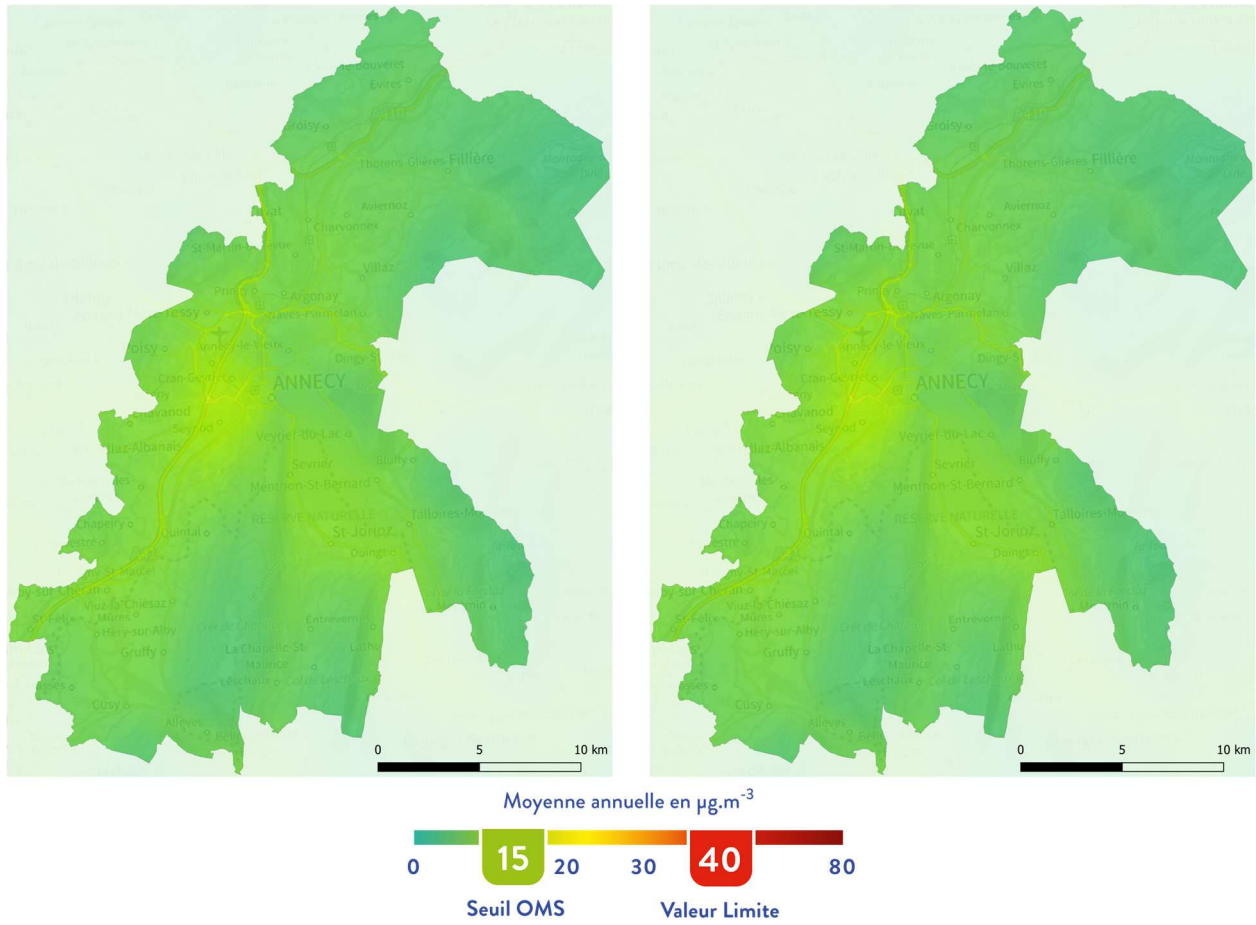


Figure 17 : Moyennes annuelles des concentrations de particules fines PM10 en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Anancy

## GAINS DES CONCENTRATIONS ENTRE LE FIL DE L'EAU 2030 ET SCENARIO ZFE-m 2030

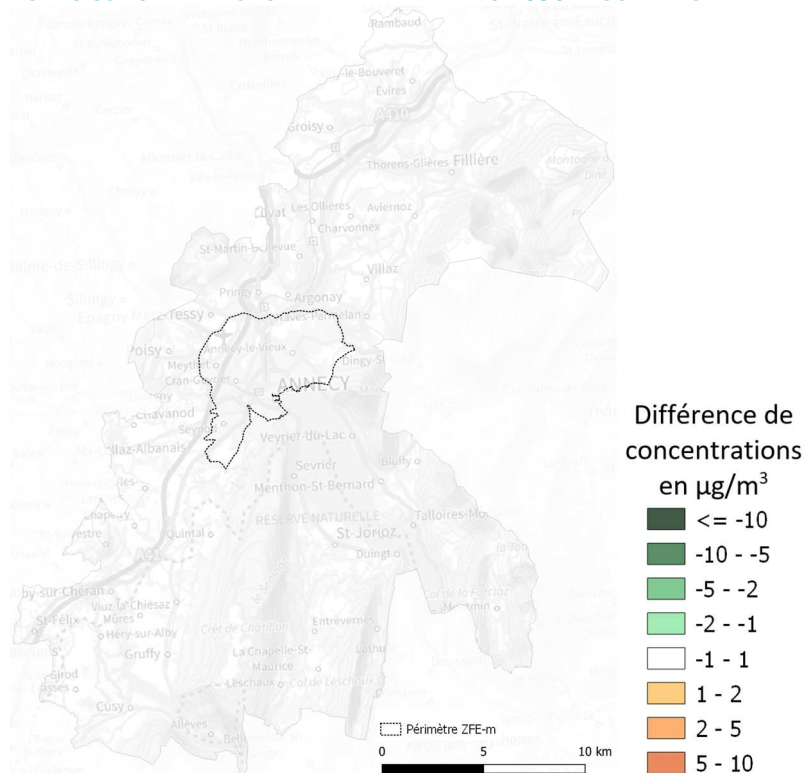


Figure 18 : Différence des concentrations moyennes annuelles de particules fines PM10 en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

### Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en PM10

Aucun habitant du Grand Anancy n'est exposé à des dépassements de la valeur limite réglementaire ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) pour les PM10 aux deux échéances, 2022 et 2030 (Tableau 2). En situation fil de l'eau 2030, plus aucun habitant n'est exposé à des concentrations supérieures à la valeur limite européenne 2030 envisagée dans le projet de nouvelle directive ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), contre 2 400 en 2022. Plus de 124 000 habitants passent sous le seuil de recommandation de l'OMS ( $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en 2030, mais 23% de la population, située en grande majorité dans le périmètre ZFE-m, est encore exposée à des dépassements de cette valeur.

La mise en place de la ZFE-m a un effet peu significatif sur l'exposition de la population au PM10 et permet de passer seulement 1 000 habitants du Grand Anancy sous le seuil de recommandation de l'OMS pour les PM10.

Grand Anancy Moyenne annuelle PM10	2022	2030	
	Actuel	Fil de l'eau	Scénario ZFE-m
Valeur limite ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	0 hab 0%	0 hab 0%	0 hab 0%
Valeur limite UE 2030 – projet de directive ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	2 400 hab 1.2%	0 hab 0%	0 hab 0%
Niveau recommandé OMS ( $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	171 300 hab 82.6%	47 000 hab 22.7%	46 000 hab 22.2%

Tableau 2: Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en particules fines PM10 modélisées pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

Entre 2022 et 2030, l'exposition moyenne de la population aux particules fines PM10 diminue tendanciellement de 17% sur le territoire du Grand Annecy (Figure 19 et Figure 20), passant de 16.2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2022 à 13.4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2030.

La mise en place de la ZFE-m n'a aucun impact sur l'exposition de la population du Grand Annecy aux PM10.

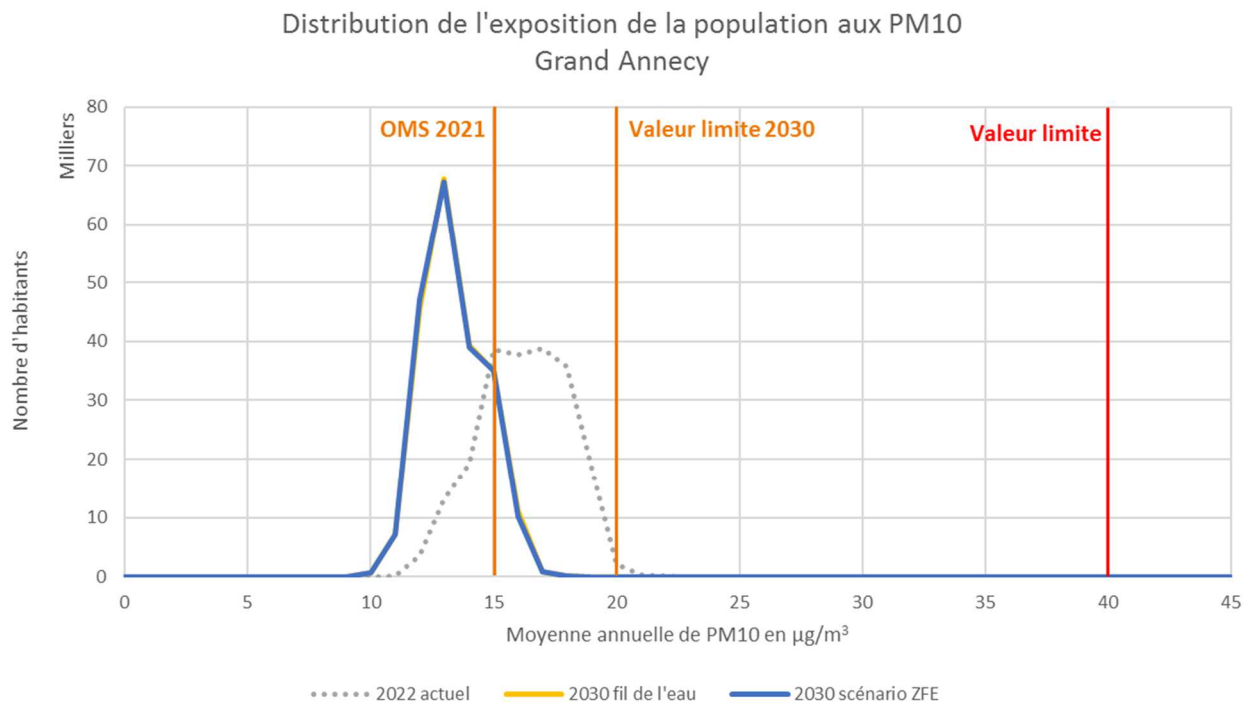


Figure 19 : Distribution de l'exposition de la population aux particules fines PM10 pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030. La VL 2030 correspond au projet de directive européenne.

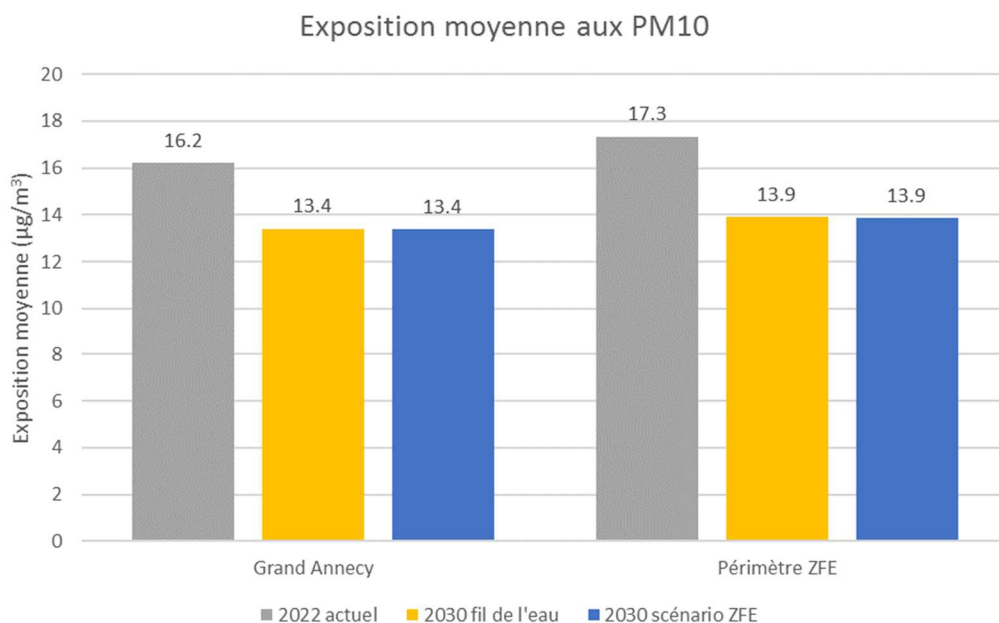


Figure 20 : Expositions moyennes aux PM10 (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

### 3.2.3 Impact sur les concentrations et l'exposition aux particules fines PM2,5

Concentrations moyenne de PM2,5 en 2030

A l'image des particules PM10, la source principale des particules PM2,5 n'est pas le transport routier et les niveaux de concentrations tendanciels modélisés sont très homogènes sur le territoire (Figure 21).

Par rapport au fil de l'eau 2030, la mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de PM2,5 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m.

CONCENTRATIONS DE PM2,5 MODELISEE EN 2030 FIL DE L'EAU (SANS ZFE-M)

CONCENTRATIONS DE PM2,5 MODELISEE EN 2030 AVEC LA ZFE-M

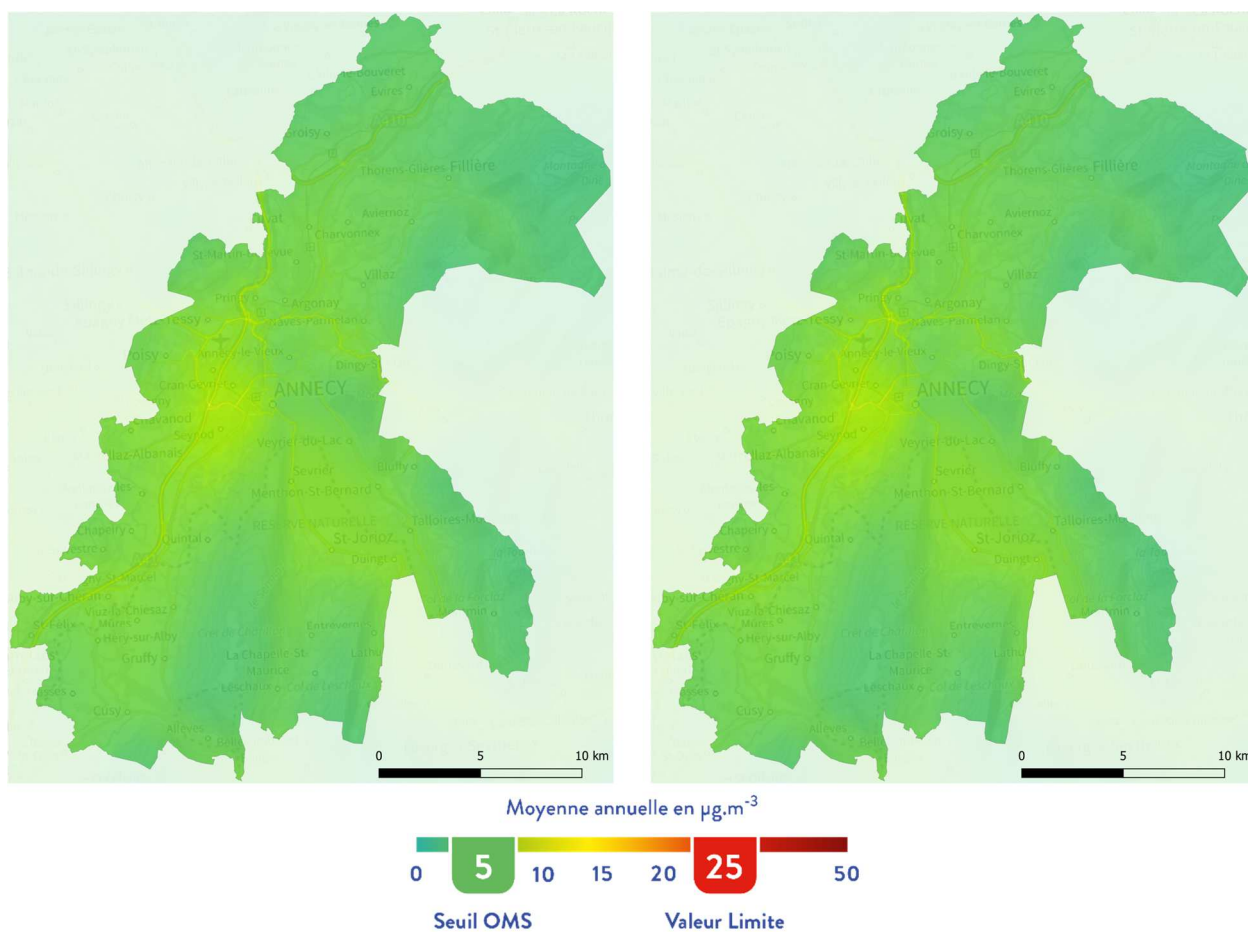


Figure 21 : Moyennes annuelles des concentrations de particules fines PM2,5 en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030 sur le Grand Ancey

## GAINS DES CONCENTRATIONS ENTRE LE FIL DE L'EAU 2030 ET SCENARIO ZFE-m 2030

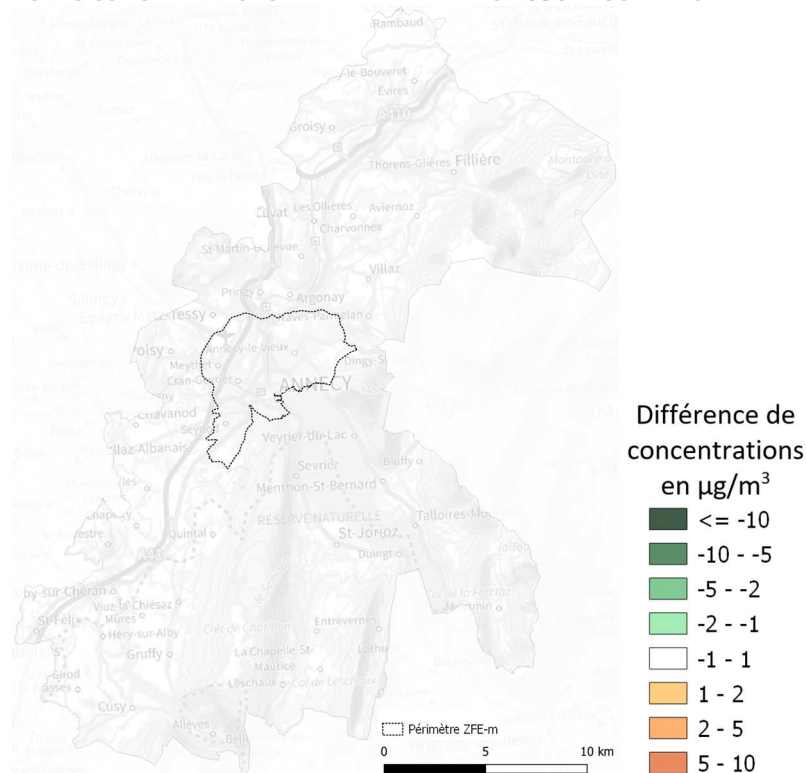


Figure 22 : Différence des concentrations moyennes annuelles de particules fines  $\text{PM}_{2,5}$  en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  entre le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

### Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en $\text{PM}_{2,5}$

Aucun habitant du Grand Anancy n'est exposé à des dépassements de la valeur limite réglementaire pour les  $\text{PM}_{2,5}$  ( $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) aux deux échéances, 2022 et 2030 (Tableau 3).

En situation fil de l'eau 2030, aucun habitant n'est exposé à des concentrations supérieures à la valeur du projet de nouvelle directive européenne qui fixe une nouvelle valeur limite européenne 2030 ( $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), contre 52% de la population en 2022. La quasi-totalité de la population du Grand Anancy restent exposées à un dépassement du seuil de recommandation de l'OMS ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en 2030.

La mise en place de la ZFE-m ne permet pas d'agir sur l'exposition de la population soumises à des concentrations supérieures au seuil recommandé par l'OMS pour les  $\text{PM}_{2,5}$ .

Grand Anancy Moyenne annuelle $\text{PM}_{2,5}$	2022	2030	
	Actuel	Fil de l'eau	Scénario ZFE-m
Valeur limite ( $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	0 hab 0%	0 hab 0%	0 hab 0%
Valeur limite UE 2030 – projet de directive ( $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	109 100 hab 52.6%	0 hab 0%	0 hab 0%
Niveau recommandé OMS ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	207 300 hab 100%	207 200 hab 99.9%	207 200 hab 99.9%

Tableau 3: Exposition de la population à des dépassements de la valeur réglementaire en particules fines  $\text{PM}_{2,5}$  modélisées pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030



Entre 2022 et 2030, l'exposition moyenne de la population aux particules fines PM<sub>2,5</sub> diminue tendanciellement de 22% sur le territoire du Grand Annecy (Figure 23 et Figure 24), passant de 9.4 µg/m<sup>3</sup> en 2022 à 7.3 µg/m<sup>3</sup> en 2030.

La mise en place de la ZFE-m n'a aucun impact sur l'exposition de la population du Grand Annecy aux PM<sub>2,5</sub>.

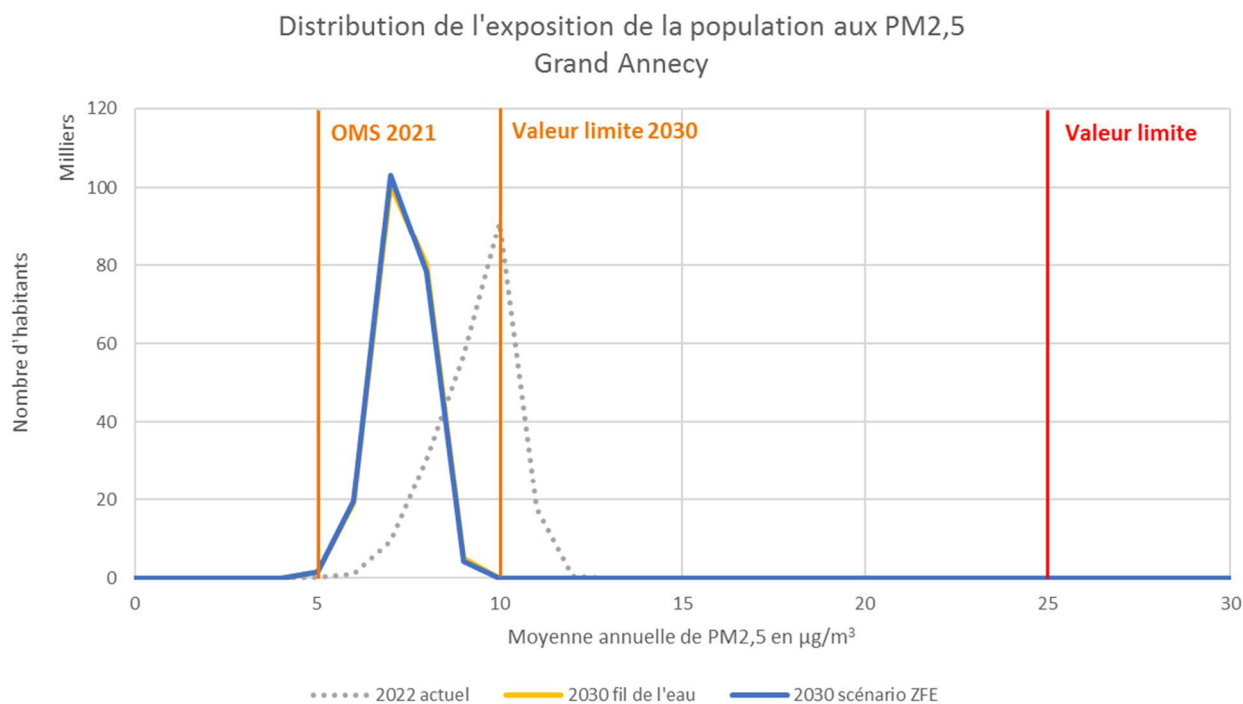


Figure 23 : Distribution de l'exposition de la population aux particules fines PM<sub>2,5</sub> pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030. La valeur limite 20230 correspond à la valeur du projet de nouvelle directive européenne.

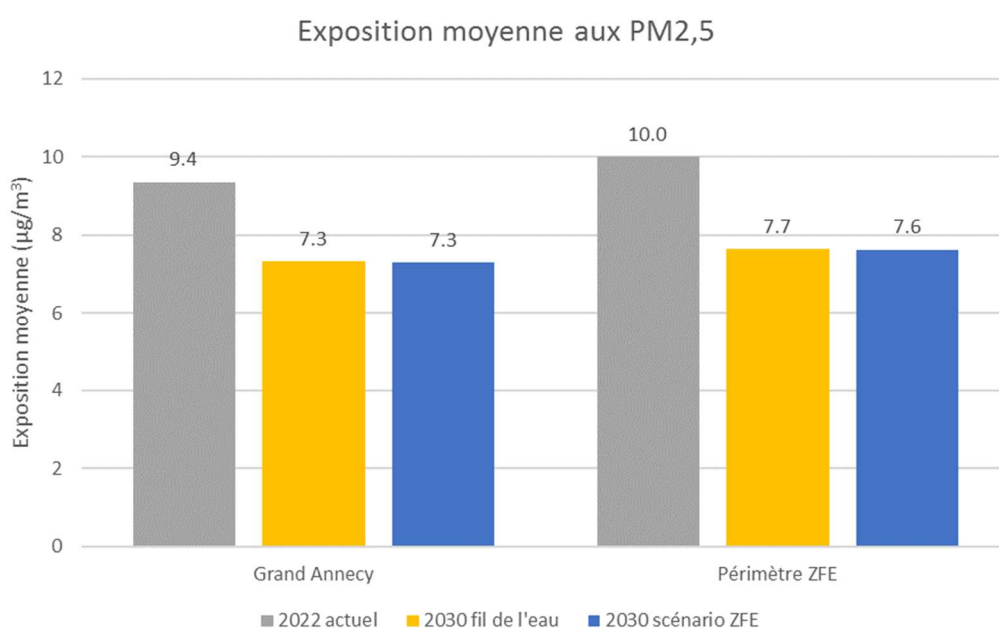


Figure 24 : Expositions moyennes aux PM<sub>2,5</sub> (IPP) pour la situation actuelle 2022, le fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m 2030

## 4. Conclusion

La mise en place des restrictions ZFE-m pour les DR, VP, VUL et PL Crit'air 3 et plus permet d'accélérer l'amélioration tendancielle du parc roulant. Ces restrictions touchent en 2030 4% des VP, 8% des VUL et 14% des PL et permet une quasi-disparition de ces véhicules au profit de véhicules plus récents.

En termes d'émissions de polluant atmosphériques, cela se traduit sur le périmètre ZFE-m par :

- une baisse de 17% des émissions de NOx
- une baisse de 5% des émissions de PM10 et 8% des émissions de PM2,5
- une très légère baisse de 0.5% des émissions de CO<sub>2</sub>

par rapport à la situation fil de l'eau 2030.

L'impact de la ZFE-m est également sensible sur le territoire du Grand Annecy, avec une diminution globale des émissions de NOx de 11% et des émissions de particules fines PM10 et PM2,5 située entre 4 et 6%. Seul l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub> reste faible.

La mise en place des restrictions de la ZFE-m permet des gains en concentrations en NO<sub>2</sub> significatifs autour des axes à fort trafic. Ces gains sont compris entre 2 et 3 µg/m<sup>3</sup>. En termes d'exposition de la population, la ZFE-m permet d'améliorer l'exposition moyenne des habitants du Grand Annecy au dioxyde d'azote et de passer 13 500 habitants sous le seuil de recommandation de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) en 2030.

La mise en place des restrictions ZFE-m ne permet pas des baisses de concentrations de particules fines PM10 et PM2,5 significatives, y compris dans le périmètre ZFE-m et n'a ainsi aucun impact significatif sur l'exposition de la population du Grand Annecy aux particules.