

Plan d'actions Air soutenu par l'ADEME et la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Évaluation des actions mises en place en 2023 sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole

Janvier 2025



Siège social :
3, allée des Sorbiers 69500 BRON
Tel. 09 72 26 48 90
contact@atmo-aura.fr

Sommaire

| | |
|------------------------------|----|
| Contexte | 3 |
| Approche méthodologique..... | 3 |
| Les résultats | 6 |
| Résidentiel | 6 |
| Transport routier..... | 8 |
| Mobilité cyclable..... | 11 |
| Conclusion..... | 13 |

Financement

Cette étude a été rendue possible grâce à l'aide financière particulière des membres suivants : ADEME, Région Auvergne-Rhône-Alpes.



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

<https://www.ademe.fr/>

<https://www.auvergnerhonealpes.fr/>

Toutefois, elle n'aurait pas pu être exploitée sans les données générales de l'observatoire, financées par l'ensemble des membres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Contexte



En Auvergne-Rhône-Alpes, 9 territoires ont été identifiés comme prioritaires au titre de la qualité de l'air dans le cadre du SRADDET, dont le territoire de Grenoble-Alpes Métropole. Sur ces 9 territoires, des plans d'action de réduction des émissions polluantes ont été élaborés en 2019 sous la forme d'une convention air avec l'ADEME et/ou la Région.

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes accompagne ces territoires en évaluant, tous les ans, les gains d'émissions de chacune des actions portées par les acteurs territoriaux en fonction de leurs avancées réelles.

L'objectif de ce document est d'expliquer la méthode d'évaluation employée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et de présenter une synthèse des gains d'émissions annuels que permettent les actions menées en 2023, de même que pour toutes celles réalisées sur la période de mise en œuvre des plans d'actions.

Approche méthodologique



Périmètre

Le périmètre géographique de la zone prioritaire pour l'air du territoire grenoblois correspond à Grenoble-Alpes Métropole, soit 49 communes.

Polluants et composés concernés

Les polluants concernés par l'évaluation sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines inférieures à 10 micromètres (PM10) et les particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM2.5). En plus de ces polluants, le dioxyde de carbone (CO₂), qui est un gaz à effet de serre, est également visé par cette évaluation.

Méthodes d'évaluation

Les actions entreprises et évaluées pour cette étude sont liées aux thématiques suivantes : le secteur résidentiel (remplacement d'appareils de chauffage), le secteur des transports routiers (substitution ou acquisition de véhicules, installation de bornes de recharge électrique) et la mobilité cyclable (réseaux cyclables, vélos en libre-service, etc.).

L'approche conduite par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes consiste à évaluer les actions liées au secteur **résidentiel** et au secteur des **transports routiers** débutées ou continuées en 2023.

De plus, il a été réalisé une **évaluation des services vélo**, sur la base d'informations spécifiques à chaque service. Cette approche est différente de celle des autres thématiques, puisque l'évaluation s'appuie sur des services vélo complets développés depuis plusieurs années sur certains territoires. Il est aussi important de noter que cette évaluation est basée sur des méthodologies nouvelles et permet surtout de donner des **ordres de grandeur** du report modal et des gains d'émissions à attendre de ces services.

Pour chacune des actions, des données d'entrée ont été demandées pour permettre de mener les évaluations. Ci-après un tableau récapitulatif des données et méthodes d'évaluation utilisées :

| Thématique | Action | Données reçues | Méthodologie d'évaluation |
|-------------------|--|--|---|
| Résidentiel | Remplacement d'appareils de chauffage | Caractéristiques des appareils remplacés/remplaçants : type d'énergie, type d'appareil, performance, utilisation, type de logement, consommation annuelle et localisation | Calcul des émissions avant/après en tenant compte des données transmises (caractéristiques des systèmes de chauffage avant/après) |
| Transport | Substitution ou acquisition de véhicules | Caractéristiques des véhicules remplacés/acquis/remplaçants : type de véhicule, PTAC, type de carburant, norme Euro, type de trajet (rural, urbain, etc.), distance parcourue annuelle | Calcul des émissions avant/après renouvellement en tenant compte des données transmises (caractéristiques des véhicules avant/après, km parcourus, etc.) |
| | Infrastructure de recharge pour véhicule électrique (IRVE) | Données de distribution d'électricité aux bornes (kWh). Type d'accès (VP, PL, ect) | Calculs des distances parcourues équivalentes aux quantités d'énergies distribuées en station. Puis conversion en émissions équivalentes pour des véhicules thermiques qui auraient réalisés les mêmes distances. |
| Mobilité cyclable | Réseau cyclable | Longueur du réseau cyclable, fréquentation | Pour chaque service, calcul des km évités en voiture grâce à des hypothèses de report modal, puis calcul des émissions évitées en considérant un véhicule moyen |
| | Primes d'aide à l'achat de vélo | Nombre de primes à l'achat et types de vélo ciblés | |
| | Vélos en libre-service (VLS) | Nombre de locations annuelles et types de vélos loués | |
| | Vélos en location longue durée (VLD) | Nombre de journées vendues annuellement et types de vélos loués | |
| | Stationnements sécurisés | Nombre d'abonnements au service, nombre de stationnements | |
| | Vélo-école | Nombre de participants | |
| | Ateliers d'autoréparation | Nombre d'usagers et d'ateliers | |

Focus méthodologique « transports routiers »

Remplacement ou acquisition de véhicule :

Les gains d'émissions sont estimés à partir des facteurs d'émissions des véhicules avant/après renouvellement, ainsi que de la distance annuelle parcourue par les véhicules avant/après renouvellement.

Les facteurs d'émissions sont issus de COPERT 5 et dépendent :

- Du type de véhicule (VP, VUL, PL, bus, autocar),
- Du gabarit du véhicule (PTAC),
- De la norme Euro du véhicule, qui caractérise ses niveaux d'émissions limites (NOx, PM, etc.),
- Du type de trajet emprunté par le véhicule (urbain dense, urbain peu dense, rural, etc.).

Les kilométrages annuels parcourus avant/après renouvellement sont fournis par les territoires.

Pour les acquisitions de véhicules par les entreprises ou les collectivités (sans substitution), des hypothèses relatives aux véhicules de référence ont été formulées :

- Si acquisition d'un **VUL** à faibles émissions, alors le VUL de référence est un véhicule diesel.
- Si acquisition d'un **VP** à faibles émissions, alors le VP de référence est un véhicule essence.
- Si acquisition d'un **vélo cargo** pour le transport de marchandises, alors le véhicule de référence est un VUL diesel de petit gabarit.

Spécificité liée aux acquisitions de vélos cargos¹

Plusieurs collectivités et entreprises peuvent décider d'acquérir des VAE et vélos cargos afin d'améliorer les bénéfices environnementaux de leurs déplacements en ville. Or, ces vélos ne viennent pas en substitution de véhicules existants. Des hypothèses ont donc dû être formulées afin d'estimer les gains d'émissions :

- Véhicule de référence : VUL diesel de petit gabarit,
- Distance parcourue : Vélo cargo : 15 km/jour, 200 jours/an ; VAE cargo : 30 km/jour, 200 jours/an.

Ces chiffres sont extraits d'une étude anglaise de l'ONG « Possible », réalisée en 2021.

Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

L'énergie électrique délivrée par les stations IRVE est fournie (kWh/an), ce qui permet d'estimer les distances parcourues équivalentes par les véhicules électriques (km). On considère que les distances auraient été réalisées par des véhicules thermiques en l'absence de ces stations. Les émissions équivalentes pour ces véhicules thermiques sont estimées à partir de facteurs de consommations et d'émissions moyennés sur le territoire, ce qui permet de tenir compte des caractéristiques locales de circulation des véhicules (âge et typologie des véhicules, topographie, vitesses moyennes, etc.).

Les émissions des véhicules thermiques équivalents sont alors comparées aux émissions des véhicules électriques, ce qui permet d'estimer des gains d'émissions.

Focus méthodologique « résidentiel »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **facteurs d'émissions** des appareils avant/après remplacement, ainsi que des **consommations annuelles** avant/après remplacement.

Les **facteurs d'émissions**² dépendent :

- Du combustible utilisé (bois-bûche/granulés/plaquettes, gaz, fioul, électricité)
- Si combustible biomasse : du type d'appareil (cheminée/poêle/chaudière/cuisinière) et de sa performance

Les **consommations annuelles** avant/après remplacement sont fournies par les territoires ou bien estimées en utilisant d'autres informations (surface du logement/commune/usage principal ou appoint).

Focus méthodologique « Mobilité cyclable »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **km évités en voiture** que permettent les services vélo, ainsi que des **facteurs d'émissions** d'un véhicule moyen auquel le vélo se substituerait.

Les **km évités en voiture** sont estimés grâce à :

- Des chiffres de km évités provenant d'une étude sur les services vélo³
- Des hypothèses de km parcourus en vélo/an et de reports modaux depuis le VP.

Les **facteurs d'émissions** sont issus de COPERT 5 Le facteur d'émissions du véhicule moyen considéré est calculé en tenant compte de :

- La répartition par type de véhicule sur le territoire de l'étude,
- Les spécificités du réseau routier (profils de vitesse sur chaque route)

¹ ONG POSSIBLE. 2021 - The Promise of Low-Carbon Freight - Benefits of cargo bikes in London, 37 pages

² CITEPA 2024 – Organisation et méthodes des inventaires nationaux des émissions atmosphériques en France, 1236 pages

³ INDDIGO-ADEME. 2021 - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos -Rapport de diagnostic, 46 pages

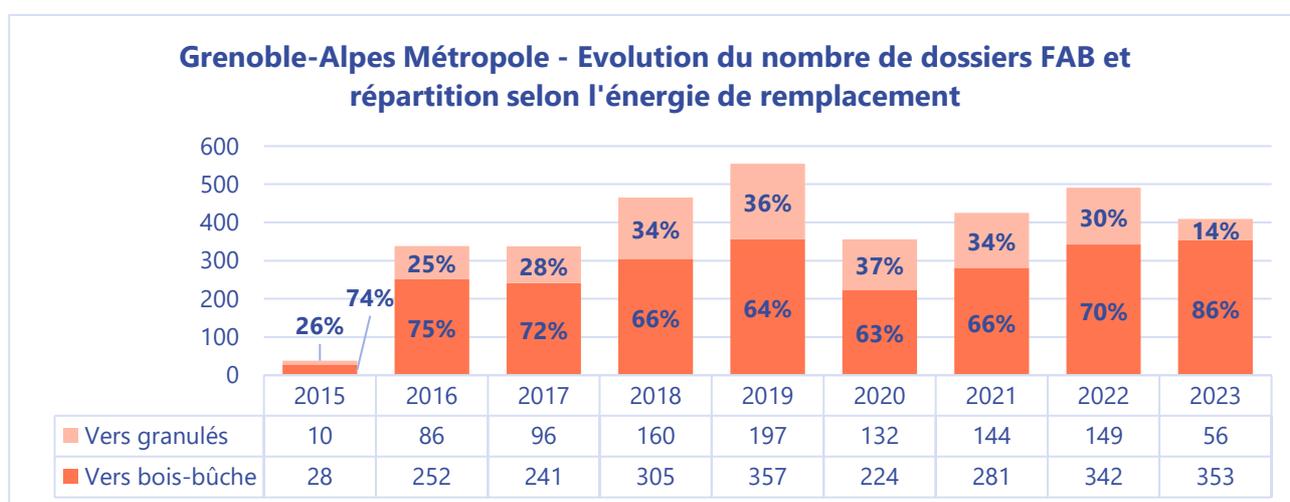
Les résultats

Cette partie met en lumière les actions menées et financées par la Région et/ou l'ADEME et présente les gains d'émissions évalués sur Grenoble-Alpes Métropole.

Résidentiel

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur résidentiel sont essentiellement liées au Fonds Air Bois (FAB), c'est-à-dire des remplacements d'appareils de chauffage anciens au bois par des appareils bois-bûche ou granulés performants.



Le FAB du territoire de Grenoble-Alpes Métropole a permis le remplacement de 3 413 appareils entre 2015 et 2023 dont 409 en 2023.

Depuis le début, le nombre d'appareils remplacés grâce au FAB a suivi une tendance croissante qui s'est néanmoins un peu ralentie en 2020. Les remplacements se font principalement en faveur d'appareils performants bois-bûche (71% en moyenne).

Gains d'émissions

Les remplacements d'appareils de chauffage opérés dans le cadre du Fonds Air Bois permettent d'obtenir des gains significatifs en particules fines, que ce soit en PM10 ou PM2,5. En revanche, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) augmentent légèrement (*voir explications dans l'encadré plus bas*).

Grenoble-Alpes Métropole - Gains d'émissions annuels des FAB

| | Nb dossiers | PM10 (t) | PM2.5 (t) | Nox (t) | CO2 |
|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|----------|
| Dossiers 2020 | 356 | -11 | -12 | +0,21 | 0 |
| Dossiers 2021 | 425 | -13 | -13 | +0,27 | 0 |
| Dossiers 2022 | 491 | -15 | -16 | +0,38 | 0 |
| Dossiers 2023 | 409 | -11 | -11 | +0,50 | 0 |
| Dossiers depuis 2020 | 1 681 | -50 | -52 | +1,4 | 0 |
| Cumul depuis début FAB | 3 413 | -103 | -106 | +2,5 | 0 |

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels des dossiers 2020, 2021, 2022 et 2023 c'est-à-dire les gains annuels que permettent les remplacements d'appareils effectués entre 2020 et 2023.

En complément sont présentés les gains d'émissions annuels que permettent l'ensemble des remplacements d'appareils depuis le début du FAB (depuis 2015). On considère qu'un appareil remplacé une année donnée continue d'avoir un impact les années qui suivent.

Le Fonds Air Bois de Grenoble-Alpes Métropole permettrait ainsi d'éviter annuellement les émissions de 50 t de PM10 grâce aux appareils remplacés depuis 2020. Si on considère l'ensemble des appareils remplacés depuis 2015, on arrive à 103 t d'émissions de PM10 économisées annuellement.



En comparaison avec le rapport de l'année dernière (actions 2022) les données d'entrée et les résultats calculés varient pour différentes raisons :

- Sur le nombre de dossiers par année : les dates de dossiers ont été reconsidérées pour correspondre aux mêmes dates utilisées par les territoires dans leur communication. En l'occurrence pour la plupart d'entre eux, il s'agit de la date de facturation ou validation définitive du dossier. Cela a pour conséquence de décaler d'une année certains dossiers.
- Sur les émissions : une révision à la hausse des facteurs d'émissions du chauffage individuel au bois a été réalisée en 2023 au niveau national (source CITEPA) et appliquée à cette nouvelle évaluation des FAB. Elle tient compte de la fraction condensable des particules ainsi que des dernières études disponibles au niveau national et européen. Ces changements contribuent à une hausse (modérée) des émissions avant/après et donc des gains. Cette mise à jour est répercutée rétroactivement depuis la mise en place de l'ensemble des fonds de remplacement d'appareil de chauffage biomasse (FAB, FATF, FAG etc.).

Remarque générale sur les remplacements d'appareils de chauffage :

Les effets des remplacements d'appareils de chauffage (présentés dans le tableau ci-contre) diffèrent en fonction des énergies considérées. Les remplacements des appareils biomasse ont un effet important sur les particules fines, alors que les remplacements d'appareils au fioul impactent plutôt les émissions de CO₂.

| Appareil remplacé | Appareil remplaçant | CO ₂ | NOx | PM |
|-------------------|---------------------|-----------------|-----|----|
| Bois ancien | Bois récent | / | ↑ | ↓↓ |
| Bois ancien | Granulés récent | / | ↓ | ↓↓ |
| Fioul | Bois récent | ↓↓ | ↑ | ↑↑ |
| Fioul | Granulés récent | ↓↓ | ↓ | ↑ |
| Fioul | Gaz récent | ↓ | ↓ | ↓ |

La question des NOx est un peu plus complexe à analyser, puisque les émissions de ce polluant ne sont pas forcément amenées à baisser lors d'un remplacement d'appareil de chauffage.

Dans le cadre du FAB, le remplacement d'un appareil ancien peut faire augmenter les émissions de NOx si on le remplace par un appareil performant bois-bûche, ou les faire diminuer si on le remplace par du granulés.

Cependant, il faut signaler que, même si les émissions de NOx peuvent être amenées à augmenter, celles issues des appareils de chauffage restent minimes quand on les compare à celles du transport routier. Les possibles surplus en NOx que peuvent engendrer les FAB peuvent être compensés notamment par des actions menées sur le transport, puisque le renouvellement des véhicules thermiques par des véhicules électriques ou à faibles émissions peut faire significativement baisser les émissions de NOx.

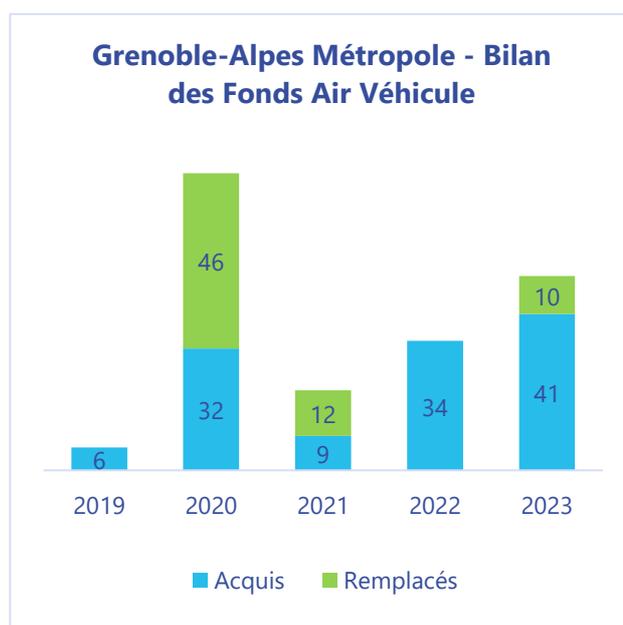
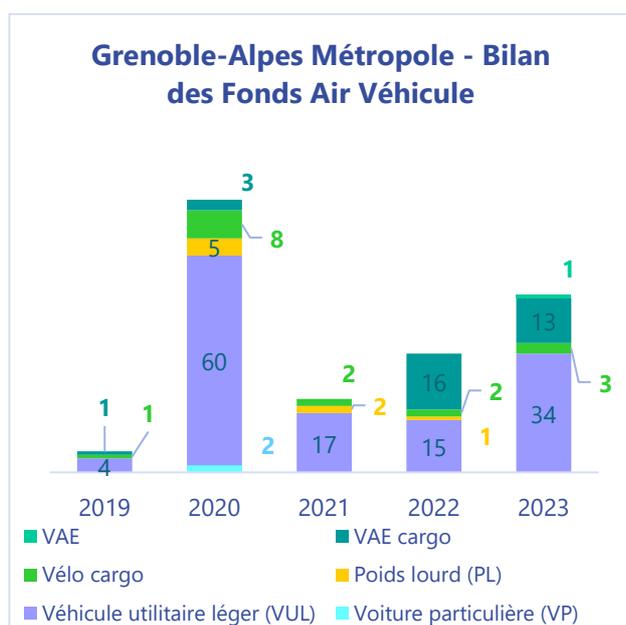
Enfin, il convient de rappeler que la méthodologie de comptabilisation des émissions utilisée actuellement pour le CO₂ distingue le CO₂ fossile du CO₂ biogénique. En l'occurrence, les émissions de CO₂ pour la combustion du bois (biomasse) sont considérées neutre en carbone selon cette méthode. Elle considère en effet que le CO₂ émis durant la combustion du bois-énergie est neutralisé par la croissance des forêts.

Transport routier

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur du transport routier sont essentiellement des Fonds Air Véhicules (FAV), c'est-à-dire des renouvellements de véhicules anciens (du type véhicules utilitaires légers, poids lourds, voitures particulières, etc.) par des véhicules neufs à faibles émissions (électriques, gaz, hydrogène) ou des acquisitions de véhicules neufs, sans qu'il n'y ait de remplacement de véhicules.

La période prise en compte pour l'évaluation des FAV s'étale sur 5 ans, de 2019 à 2023. Elle correspond à l'historique de données que possède Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Sur Grenoble-Alpes Métropole, les renouvellements ou acquisitions de véhicules sont en proportions comparables sur la période.



Le FAV de Grenoble-Alpes Métropole a permis le renouvellement et l'acquisition de 139 véhicules depuis 2019, dont 51 en 2023.

Depuis 2019, le nombre de véhicules renouvelés est assez fluctuant. Sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, la majorité des renouvellements a été réalisée en 2020.

En plus de ces FAV, l'installation de 25 bornes de recharge rétrofitées sur l'agglomération grenobloise entre 2021 et 2023 a également été évaluée. Ces bornes étant uniquement dédiées aux VP.

Grenoble-Alpes Métropole - Données récupérées aux stations IRVE

| | Distribution d'électricité (kWh) | Fréquentation (nb de véhicules) | Distance évitée en veh thermique (km) |
|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| Dossiers 2021 | 15 584 | 1 711 | 96 900 |
| Dossiers 2022 | 38 158 | 3 878 | 237 262 |
| Dossiers 2023 | 58 377 | 4 961 | 364 856 |
| Cumul depuis 2019 | 112 119 | 10 550 | 699 018 |

Le r trofitage de stations IRVE sur Grenoble-Alpes Métropole a permis la distribution de 112 MWh d'électricité entre 2021 et 2023, soit l'équivalent de 700 000 km parcourus en VP

Les actions menées sur le secteur du transport routier sont essentiellement des Fonds Air Véhicules, c'est-à-dire des renouvellements de véhicules anciens (du type véhicules utilitaires légers, poids lourds, voitures particulières, etc.) par des véhicules neufs à faibles émissions ( lectriques, gaz, hydrogène) ou des acquisitions de véhicules neufs, sans qu'il n'y ait de remplacement de véhicules. A cela s'ajoute

Gains d'émissions

Les renouvellements de véhicules opérés dans le cadre des Fonds Air Véhicules permettent d'obtenir des gains significatifs en oxydes d'azote et en CO . En revanche, sur la période 2019-2023, les gains d'émissions en particules fines sont plus modérés. (*voir explications plus bas*).

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les gains d'émissions que permettent les Fonds Air Véhicules.

A noter qu'on considère qu'un véhicule remplacé une année donnée continue d'avoir un impact sur les années qui suivent.

Grenoble-Alpes Métropole - Gains d'émissions annuels des FAV

| | Nb veh renouvelés | Nb veh acquis | PM10 (t) | PM2.5 (t) | NOx (t) | CO2 (t) |
|-------------------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
| Dossiers 2019 | 0 | 6 | -0,000 | -0,000 | -0,042 | -9 |
| Dossiers 2020 | 46 | 32 | -0,013 | -0,013 | -0,40 | -125 |
| Dossiers 2021 | 12 | 9 | -0,005 | -0,005 | -0,10 | -32 |
| Dossiers 2022 | 0 | 34 | -0,003 | -0,002 | -0,028 | -39 |
| Dossiers 2023 | 10 | 41 | -0,011 | -0,010 | -0,53 | -96 |
| Cumul depuis début FAV | 68 | 122 | -0,031 | -0,030 | -1,1 | -301 |

Le cumul des FAV mis en œuvre sur Grenoble-Alpes Métropole depuis 2019 permet un gain annuel de 301 tonnes de CO  et de 1,1 tonne de NOx.

Les r trofitage des stations de recharge ont permis d'obtenir des gains significatifs en NOx et CO . En revanche, les gains d'émissions en particules fines sont plus modérés.

Grenoble-Alpes Métropole - Gains d'émissions annuels des stations IRVE

| | Distance évitée en VP thermique | NOx (kg) | PM10 (kg) | PM2.5 (kg) | CO  (t) |
|--------------------------|---------------------------------|-------------|-----------|------------|-------------|
| Dossiers 2021 | 96 900 | -42 | -1.2 | -1,2 | -17 |
| Dossiers 2022 | 237 262 | -102 | -3,0 | -3,0 | -42 |
| Dossiers 2023 | 364 856 | -135 | -4,1 | -4,1 | -50 |
| Cumul depuis 2019 | 699 018 | -279 | -8 | -8 | -109 |

Le r trofitage de stations IRVE sur Grenoble-Alpes Métropole a permis un gain annuel de 109 tonnes de CO  et de 279 kg de NOx entre 2021 et 2023.

Remarque générale sur les types d'émissions issues des véhicules routiers

Les émissions atmosphériques (gaz, particules) issues des véhicules routiers sont de plusieurs natures :

- **Les émissions à l'échappement** (émissions à chaud, surémissions à froid).
- **Les émissions d'usure des matériaux** (usure des plaquettes de freins, des pneumatiques, des routes).
- **Les émissions par évaporation** (vapeurs de carburant).

Avec l'amélioration technologique progressive des motorisations, les émissions de particules liées à l'échappement se réduisent. Ainsi, pour les véhicules les plus récents, la part d'émissions issue de l'échappement devient de plus en plus faible par rapport aux émissions liées à l'usure des matériaux.

Remarque générale sur l'effet du carburant sur les gains d'émissions

Les effets liés au renouvellement des véhicules dépendent de de l'énergie considérée avant et après changement du véhicule (présentés dans le tableau ci-contre).

Pour un véhicule du type VUL diesel du milieu des années 2000 (Euro 3), son remplacement par un véhicule neuf génère des gains d'émissions qui varient en fonction de l'énergie utilisée par le véhicule neuf (gazole, essence, GNV ou électricité).

C'est logiquement l'électricité qui amène les gains d'émissions les plus significatifs, car les émissions liées à l'échappement sont neutralisées.

| VUL remplacé | VUL remplaçant | CO ₂ | NO _x | PM |
|--------------|-------------------|-----------------|-----------------|------|
| Diesel Euro3 | Diesel Euro6d | -1% | -91% | -75% |
| | Essence Euro6d | -12% | -95% | -76% |
| | GNV Euro6d | -30% | -95% | -77% |
| | Electrique Euro6d | -97% | -100% | -77% |

Effet sur les émissions du remplacement d'un VUL de PTAC intermédiaire (1,25-1,7 tonne) Euro3 vers des solutions moins émissives

Cette partie met en lumière les services vélo présents à Grenoble Alpes Métropole et présente les estimations de report modal engendré pour chacun d'entre eux. Le report modal qui nous intéresse est celui de la voiture, c'est-à-dire qu'on estime les effets qu'ont les services vélo sur l'utilisation de la voiture par les usagers. On exprime ces effets en "km évités en VP" (VP = Voiture Particulière), cette donnée permet ensuite d'évaluer des gains d'émissions en considérant un véhicule moyen roulant sur le territoire.

Les évaluations ne portent pas essentiellement sur des actions financées dans le cadre des conventions Air, mais plus largement sur l'ensemble des services et infrastructures pour lesquels des données ont pu être récupérées.

En l'occurrence, sur la période 2020-2023, l'ADEME a contribué pour des actions de communication/sensibilisation/animation, pour des études et des acquisitions de vélo.

| | Données des services | | | Km évités en VP (millier) | | |
|--------------------------|----------------------|----------------|----------------|---------------------------|---------|---------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| VLS | 58,4k loc | 600k loc | 548k loc | 127 | 1 307 | 868 |
| VLD | 2,7M j vendues | 2,8M j vendues | 3,2M j vendues | 12 313 | 12 748 | 14 813 |
| Aide à l'achat | / | / | 1000 primes | / | / | 1 688 |
| Stationnements sécurisés | 2 255 places | 2 300 places | 2400 places | 1 505 | 1 505 | 1 419 |
| Vélo-école | 360 personnes | 445 personnes | / | 249 | 308 | / |
| Atelier d'autoréparation | 19 ateliers | 20 ateliers | 21 ateliers | 1 432 | 1 432 | 731 |
| Linéaire cyclable | 533 km | 533 km | 533 km | 160 504 | 160 504 | 160 504 |

VLS : Vélo en libre-service ; VLD : Vélo en location longue durée

Sur GAM, si on omet les infrastructures cyclables, les usagers des vélos proposés en location longue-durée ont le plus d'impact sur le report modal, suivi des primes d'aide à l'achat et des stationnements sécurisés.

On remarque notamment une augmentation continue entre 2021 et 2023 pour le service de locations longue-durée ainsi qu'une distribution de primes en 2023 par opposition aux années précédentes.

En tout cas, il est important de noter qu'il n'est pas possible d'additionner les gains individuels de chaque service ou infrastructure puisqu'ils se complètent et sont mutuellement profitables. C'est notamment le cas des usagers des infrastructures cyclables qui profitent aussi de beaucoup d'autres services.

Avec presque 3,2M de journées vendues du service de location longue-durée en 2023, on estime 14,8M de km évités en voiture par les usagers. Si on considère qu'un conducteur moyen roule 12 000 km par an, cela représenterait 1 233 personnes abandonnant leur voiture.



Le report modal calculé est issu de méthodologies récentes et basées sur très peu de données à renseigner par les territoires (voir l'approche méthodologique détaillée au second paragraphe).

Cette simplicité d'évaluation permet aux territoires d'être en capacité de renseigner les données nécessaires, mais cela ne permet pas d'obtenir des résultats aussi fiables que pour les actions FAB ou FAV par exemple.

Gains d'émissions

Les émissions évitées sont calculées sur la base des km évités en voiture tels que décrits précédemment (en se basant sur un véhicule moyen roulant sur le territoire).

Le report modal de la voiture vers le vélo engendré par les services et infrastructures cyclables mis en place sur le territoire, permet d'obtenir des réductions d'émissions significatives en NOx et en CO₂, et plus modérées en particules fines PM10 et PM2,5.

| | Km évités en VP en 2023 (millier) | Gains d'émissions (tonnes) | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------|---------|---------------------|
| | | PM10 (t) | PM2.5 (t) | NOx (t) | CO ₂ (t) |
| VLS | 868 | -0,025 | -0,019 | -0,32 | -135 |
| VLD | 14 813 | -0,42 | -0,32 | -5,5 | -2 296 |
| Aide à l'achat | 1 688 | -0,048 | -0,036 | -0,62 | -262 |
| Stationnement sécurisé | 1 419 | -0,040 | -0,031 | -0,52 | -220 |
| Vélo-école | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Atelier d'autoréparation | 731 | -0,021 | -0,016 | -0,27 | -113 |
| Pistes cyclables | 160 506 | -4,6 | -3,5 | -59 | -24 878 |

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels engendrés par les usagers des différents services et infrastructures cyclables.

Le report modal de la voiture vers le vélo causé par les utilisateurs des vélos en location longue-durée permettrait par exemple d'éviter annuellement l'émission de 2 296 tonnes de CO₂ et 5,5 tonnes de NOx.

Comme déjà évoqué plus haut, il convient de rappeler que ces gains d'émissions ne peuvent pas être sommés et sont compliqué à comparer avec ceux obtenus par les autres actions transport et résidentiel de cette étude. Cette évaluation de la mobilité cyclable a plus pour but de donner un ordre de grandeur des gains d'émissions qu'il semble possible d'obtenir par la mise en place de ces services afin de mettre en lumière l'impact non négligeable qu'ils ont.

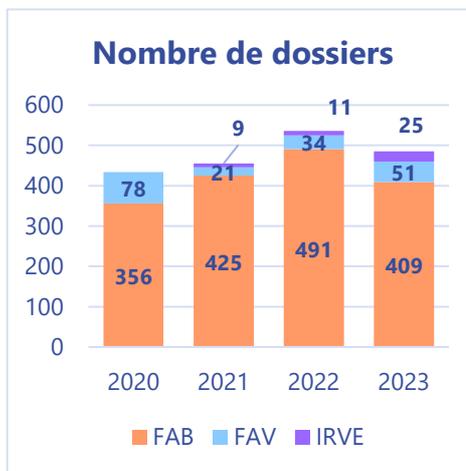
Conclusion

En Auvergne-Rhône-Alpes, neuf zones sont engagées dans des plans d'actions air financés par l'ADEME et/ou la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, le Fonds Air Bois s'est poursuivi en 2023 avec 409 nouveaux dossiers de changement d'appareils de chauffage financés, permettant d'accroître les gains d'émissions annuels de PM10 de 11 tonnes. Si on considère l'ensemble des appareils remplacés entre 2020 et 2023 (1 681 au total), on atteint 50 tonnes de PM10 évitées chaque année.

Le Fonds Air Véhicules de Grenoble-Alpes Métropole a enregistré 51 nouveaux dossiers en 2023 qui permettent la diminution annuelle de 530 kg de NOx et de 96 tonnes de CO₂. Au total sur la période 2020-2023, cela représente 184 remplacements ou acquisitions de véhicules pour 1,1 tonnes de NOx et 292 tonnes de CO₂ économisés annuellement.

Le retrofit des 25 bornes de recharge a également permis d'économiser des émissions de polluants et GES. Ainsi, sur la période 2021-2023, 280 kg de NOx et 109 tonnes de CO₂ ont été évitées.



Grenoble-Alpes Métropole Synthèse des FAB, FAV et IRVE et des gains d'émissions annuels associés de 2020 à 2023

| | 2020 | | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | | 2020-2023 | | |
|-------------|--------------|--------|--------------|--------|--------|--------------|--------|--------|--------------|--------|--------|---------------|--------|--------|
| | FAB | FAV | FAB | FAV | IRVE | FAB | FAV | IRVE | FAB | FAV | IRVE | FAB | FAV | IRVE |
| Nb dossiers | 356 | 78 | 425 | 21 | 9 | 491 | 34 | 11 | 409 | 51 | 25 | 1681 | 184 | 45 |
| | 434 | | 455 | | | 536 | | | 485 | | | 1910 | | |
| PM10 (t) | -11 | -0,013 | -13 | -0,005 | -0,001 | -15 | -0,003 | -0,003 | -11 | -0,011 | -0,004 | -50 | -0,031 | -0,008 |
| | -11 | | -13 | | | -15 | | | -11 | | | -50 | | |
| PM2.5 (t) | -12 | -0,013 | -13 | -0,005 | -0,001 | -16 | -0,002 | -0,003 | -11 | -0,010 | -0,004 | -52 | -0,030 | -0,008 |
| | -12 | | -13 | | | -16 | | | -11 | | | -52 | | |
| NOx (t) | +0,21 | -0,4 | +0,27 | -0,10 | -0,042 | +0,38 | -0,028 | -0,10 | +0,50 | -0,53 | -0,14 | +1,4 | -1,1 | -0,28 |
| | -0,19 | | +0,12 | | | +0,25 | | | -0,17 | | | +0,014 | | |
| CO2 (t) | 0 | -125 | 0 | -32 | -17 | 0 | -39 | -42 | -32 | -96 | -50 | -32 | -292 | -109 |
| | -125 | | -49 | | | -81 | | | -178 | | | -433 | | |

Les bénéfices apportés par les services vélo ont été calculés pour des services et des infrastructures complets. C'est pourquoi, ils sont difficilement comparables aux autres actions (exemple : Fonds Air Bois), d'autant plus que tous ces services sont mutuellement profitables.

Toutefois, il est intéressant d'indiquer ici que le panel d'offres de services vélo proposés à Grenoble Alpes Métropole et l'engouement progressif du grand public pour la mobilité cyclable, permet une réduction significative de l'usage de la voiture individuelle en ville.

Pour donner un ordre de grandeur, les services et infrastructures cyclables sur GAM permettraient d'économiser plusieurs tonnes de particules, plusieurs dizaines de tonnes de NOx et plusieurs dizaines de milliers de tonnes de CO₂.

Comparaison aux objectifs PPA :

Durant la période des évaluations présentées dans ce rapport (2020-2023), deux PPA différents se sont succédé sur Grenoble-Alpes-Métropole. Le PPA2 allant de 2014 à 2018, et le PPA3 allant de 2023 à 2027.

Certains objectifs sont énoncés lors de la construction de ces PPA :

| | Objectifs PPA2 2014-2018 | Objectifs PPA3 2023-2027 |
|--|--|--|
| Fonds Air Bois | Remplacement de 5 000 appareils non performants en 3 ans | 600 dossiers FAB par an sur une période de 8 ans |
| Fonds Air Véhicules | <i>Pas d'objectif chiffré</i> | Renouvellement de 50% des VUL/PL professionnels >Crit'Air 3 et 15% des VP particuliers >Crit'Air 4 |
| Infrastructures de recharge électrique | <i>Pas d'objectif chiffré</i> | Présence de 600 bornes de recharge électrique en 2027 |

Pour le Fonds Air Bois, lors du PPA2 il était stipulé 5 000 appareils à remplacer sur une durée de 3 ans, soit environ 1670 remplacements par an. Le nouveau PPA adopté depuis 2023 prévoit quant à lui 600 dossiers FAB par an. Pour comparaison avec les dossiers FAB effectivement distribués depuis le début de sa mise en œuvre, il y en a eu 3 400 sur la période 2015/2023 soit +/-400/an. C'est un peu en-deçà des objectifs fixés par le PPA3 mais cela contribue de manière importante à la baisse des émissions de particules fines sur le territoire. A noter que cela participe aussi à l'objectif de réduction de 50% des émissions du chauffage au bois fixé par la LTECV (Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte).

Pour le Fonds Air Véhicule, bien qu'il y ait des actions de renouvellement de flotte de véhicule dans les deux PPA, les objectifs fixés ne sont pas comparables avec les chiffres traités dans le cadre de cette évaluation.

Enfin, pour les infrastructures de recharge électrique on peut noter l'objectif de 600 bornes inscrit dans le PPA3. Le rétrofitage des 25 bornes financées par l'ADEME vient contribuer à cet objectif.