

DOCUMENT DE PRISE EN COMPTE
DE LA CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE
DU GRAND PUBLIC
ET DES PARTIES PRENANTES ASSOCIÉES
- DÉCEMBRE 2024 -

Table des matières

1. Préambule.....	2
2. Réponse de la Métropole du Grand Nancy aux contributions du grand public et des PPA.....	3
2.1. Dispositif ZFE et vignettes Crit’Air.....	3
2.2. Périmètre	5
2.3. Dérogations.....	6
2.3.1. Dérogations locales.....	6
2.3.2. Cas des véhicules de collection	7
2.4. Aides financières.....	8
2.5. Actions complémentaires.....	9

1. Préambule

La Métropole du Grand Nancy met en place une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur son territoire à partir du 1^{er} janvier 2025, conformément aux dispositions de la loi Climat et Résilience. Cette mise en œuvre a été précédée d'une étude de préfiguration de deux ans ayant permis d'en définir les modalités et de construire des mesures d'accompagnement, grâce notamment à une enquête psycho-sociale, à des modélisations de qualité de l'air, ou encore à une concertation des acteurs économiques.

Au cours du dernier semestre de cette étude, le projet d'arrêté de création de la ZFE-m et les règlements d'attribution des aides financières ont été approuvés (conseils métropolitains du 6 juin et du 11 juillet 2024).

Enfin, une consultation réglementaire portant sur le projet d'arrêté a été organisée conformément aux dispositions du Code de l'Environnement et du Code Général des Collectivités Territoriales. Elle a compris :

- Une consultation du grand public qui s'est tenue du 2 septembre au 2 octobre 2024, avec mise à disposition du dossier (étude réglementaire et projet d'arrêté) et recueil des avis sur le site « jeparticipe.metropolegrandnancy.fr » et via un registre papier à la Maison de l'Habitat et du Développement Durable.
- Une consultation des personnes publiques associées (PPA) par courrier, avec un délai de réponse de 2 mois. Elle a concerné les PPA suivantes :
 - Les autorités organisatrices de la mobilité dans la zone et ses abords à savoir : la Région Grand Est, les communautés de communes du Bassin de Pompey, Terres Toulaises, Moselle et Madon, du Pays du Sel et du Vermois, Seille et Grand Couronné, du Bassin de Pont-à-Mousson, du Pays du Saintois, du Pays de Colombey et du Sud Tulois, de Commercy – Void – Vaucouleurs, Mad et Moselle, le Pays du Lunevillois, le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN), la Métropole du Grand Nancy ;
 - Les conseils municipaux des communes limitrophes de la Métropole du Grand Nancy, à savoir : Agincourt, Bois-de-Haye, Cerville, Chaligny, Champigneulles, Chavigny, Dommartin-sous-Amance, Eulmont, Laitre-sous-Amance, Laneuvelotte, Lay-Saint-Christophe, Lenoncourt, Lupcourt, Maron, Messein, Richardménil, Saint Nicolas de Port, Varangéville et Ville-en-Vermois ;
 - Les gestionnaires de voirie : la Préfecture de la Région Grand Est, la Préfecture de Meurthe-et-Moselle et le Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle ;
 - Les chambres consulaires concernées : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle, la Chambre des Métiers de Meurthe-et-Moselle, la Chambre d'Agriculture.

La consultation du grand public a recueilli 62 contributions en ligne, 1 contribution dans le registre papier, et 3 courriers. Concernant la consultation des personnes publiques associées, 15 courriers de réponse ont été reçus.

La Métropole du Grand Nancy a analysé l'ensemble de ces retours afin de comprendre les attendus et d'apporter certaines modifications au projet de ZFE-m. Le présent document propose une synthèse de ces différents retours, tout en apportant les éléments de réponse nécessaires à la bonne compréhension de leur traitement par les services de la Métropole.

2. Réponse de la Métropole du Grand Nancy aux contributions du grand public et des PPA

2.1. Dispositif ZFE et vignettes Crit'Air

Retour issu de la consultation publique

« Le projet présenté est valable jusqu'en 2028, dans 3 ans (nous sommes fin 2024), quels seront le rythme et le calendrier de l'évolution pour les véhicules des catégories 4, 3, 2, ... ? »

Réponse de la Métropole :

La ZFE-m adoptée lors du conseil métropolitain du 19 décembre 2024 est prévue pour 10 ans, elle ne verra pas évoluer son calendrier et les catégories de véhicules concernés par des restrictions de circulation. Le dispositif ne prévoit pas d'évolution calendaire selon la vignette Crit'Air, comme cela a pu être mis en place dans d'autres Métropoles, mais une évolution selon le profil des usagers. En effet une distinction est faite entre les véhicules utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle et ceux utilisés dans le cadre personnel. Au 1^{er} janvier 2025, les poids lourds et les véhicules utilitaires, utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle, et étant classés Crit'Air 5 ou non classés ne pourront plus circuler et stationner sur le territoire du Grand Nancy (hors axes dérogatoires et dérogations). Les particuliers, roulant avec un véhicule léger classé Crit'Air 5 ou non classé, ne seront concernés par ces restrictions qu'à compter du 1^{er} janvier 2028.

Retour issu de la consultation publique

« Faisons en sorte que les véhicules étrangers qui circuleront dans notre ZFE puissent utiliser le macaron de leur ZFE de résidence [hors France], sans avoir à faire des démarches administratives supplémentaires. »

Réponse de la Métropole :

La ZFE-m qui sera mise en œuvre au 1^{er} janvier 2025 se base sur le système de classification national : le certificat de qualité de l'air Crit'Air. Les ZFE françaises ne sont pas habilitées à prendre en compte des vignettes étrangères.

Retour issu de la consultation publique

« Les classes Crit’Air sont basées sur des critères théoriques : année, carburant, etc. Pourquoi ne pas définir des seuils de pollution à respecter ? Je pense par exemple aux véhicules anciens mais qui roulent à l’éthanol. Ceux-ci ne sont pas pris en considération par Crit’Air alors que l’effort est fait pour moins polluer. »

Réponse de la Métropole :

Les Zones à Faibles Émissions se basent sur le système national Crit’Air pour définir les véhicules sujets à des restrictions de circulation. Ce système ne prend actuellement pas en compte les véhicules roulant à l’éthanol. Cependant, des travaux mettent en lumière la nécessité de faire évoluer le système Crit’Air. Le rapport du comité de concertation ZFE, de juillet 2023, recommande notamment que les polluants atmosphériques dus, entre autres, à l’abrasion et au freinage des véhicules, soient pris en compte, de même que d’autres paramètres, tels que l’entretien, le contrôle technique ou l’installation de boîtiers bio-éthanol. La commission du développement durable et de l’aménagement du territoire, à travers une mission d’information flash, préconise également de réviser le système des vignettes Crit’Air en intégrant les critères de poids, de consommation et d’entretien du véhicule. Pour l’heure, l’État a annoncé qu’aucune modification du système de classification Crit’Air n’interviendrait avant la parution de la future norme Euro 7 (prévue fin 2026), qui règlementera une partie des émissions d’abrasion des véhicules.

Retour issu de la consultation publique

« L’émission des particules fines dues au freinage est directement liée au poids des véhicules. On sait seulement que les particules émises à l’échappement vont diminuer avec la disparition progressive des véhicules diesel, mais leur remplacement par des véhicules beaucoup plus lourds va de toute évidence faire croître les émissions de particules fines dues au freinage et aux pneumatiques.

Ma proposition : Autoriser les véhicules non classés et non diesel, pesant moins de 1100 kg. »

Réponse de la Métropole :

Les Zones à Faibles Emissions se basent sur les certificats de qualité de l’air Crit’Air pour définir les véhicules sujets ou non à des restrictions de circulation. Ce système ne prend pas en compte le poids du véhicule concerné. Néanmoins la Métropole du Grand Nancy est consciente que l’impact sur la qualité de l’air des véhicules possédant un poids plus faible est moindre. Le poids est ainsi pris en compte pour l’attribution des aides financières à la conversion dans le cas des véhicules appartenant à des particuliers : ces aides sont attribuées uniquement pour l’acquisition d’un véhicule de poids à vide inférieur à 2 tonnes en cas de motorisation électrique exclusive, et inférieur à 1,6 tonnes pour les autres motorisations.

2.2. Périmètre

Retours issus de la consultation du public et des personnes publiques associées

Différentes demandes concernent l'ajout de certains axes dérogatoires à l'arrêté :

1 - La RD83 entre Cerville et Pulnoy

2 - La D220

3 - La D126 entre Lenoncourt et Art-sur-Meurthe

4 - L'avenue de la Fraternité et l'avenue Eugène Pottier (accès au P+R de Mouzimpré et de celui en projet sur le site de l'ancienne caserne de pompiers de Tomblaine)

5 - L'avenue Paul Muller pour l'accès des camping-cars au camping municipal de Brabois

6 - L'avenue Paul Muller pour l'accès à l'intérieur du territoire du Grand Nancy

7 - L'entrée sur Nancy en provenance de Bouxières-aux-Dames et Lay-Saint-Christophe, en traversant Malzéville pour rejoindre la VEBE

Réponse de la Métropole :

1 - L'axe RD83 entre Cerville et Pulnoy (jusqu'au rond-point permettant de rejoindre la M674) sera intégré comme axe dérogatoire. Ceci permettra notamment d'accéder au collège Edmond de Goncourt et de rejoindre le carrefour giratoire de la M674, en évitant le détour par la commune de Laneuvelotte.

2 - La D220 ne sera pas intégrée aux axes dérogatoires. En effet, la D400 permet déjà de rejoindre les P+R de Laneuville-Centre et de Laneuveville-Montaigu, ainsi que le rond-point Marcel Brot et la M674.

3 - La D126 ne sera pas intégrée aux axes dérogatoires. D'une part car, sans l'intégration de la D220, la D126 ne permettrait pas de rejoindre un quelconque axe dérogatoire ou parking-relais. D'autre part car l'accès au nord de la Métropole est possible via la RD83 en passant par Cerville, et l'accès au sud du territoire ainsi qu'à l'échangeur autoroutier de Ville-en-Vermois est possible via Saint-Nicolas-de-Port.

4 - L'avenue de la Fraternité et l'avenue Eugène Pottier ne seront pas intégrées à la liste des axes dérogatoires, l'accès au P+R de Mouzimpré étant déjà possible via l'avenue de Brigachtal.

5 - Les camping-cars seront concernés par les restrictions de circulation au même titre que les autres véhicules classés Crit'Air 5 et non classés. L'utilisation du Pass ZFE 24h permettra à tous les véhicules de se rendre occasionnellement dans l'enceinte du camping, et ainsi répond aux enjeux touristiques de la Métropole.

6 et 7 - Ces axes ne permettant pas de rejoindre un parking-relais situé en limite d'agglomération, leur intégration dans la liste des axes dérogatoires n'est pas justifiée. Il est à noter que l'accès au CHRU en provenance de l'A33 sera garanti pour tous les véhicules.

2.3. Dérogations

2.3.1. Dérogations locales

Retour issu de la consultation publique

« Propriétaire d'un véhicule Multivan Volkswagen à sept places acheté en 1999 et régulièrement entretenu, je souhaite pouvoir continuer à l'utiliser pour emmener ma famille en week-end ou en vacances.

Il me semblerait indispensable de prévoir la possibilité de circuler de façon ponctuelle pour permettre de quitter Nancy ou y revenir, sachant qu'un tel véhicule n'est en aucun cas destiné à un usage quotidien en centre-ville. »

« Ne serait-il donc pas judicieux, pour ne pas dire juste, équitable et égalitaire d'étudier la mise en place de dérogations type « petits rouleurs » et forfait annuel de xx trajets autorisés (cela existe dans une majorité de ZFE). »

Réponse de la Métropole :

Un Pass ZFE 24h permettra à toute personne de circuler librement sur le territoire métropolitain avec un véhicule classé Crit'Air 5 ou non classé, pendant 24 heures et dans une limite de 24 fois par an. Ce Pass pourra être demandé en ligne. Il sera possible de se faire accompagner dans cette démarche, physiquement ou par téléphone, par la Maison de l'Habitat et du Développement Durable, ce afin d'éviter l'exclusion numérique d'une partie des usagers. Afin de faciliter les contrôles et la mise en place d'un tel dispositif, la distance annuelle parcourue par le véhicule ne sera pas prise en compte, au profit d'un quota de 24 journées par an.

Retour issu de la consultation des personnes publiques associées

« Nous sommes soucieux de l'impact que la ZFE-m pourrait avoir sur les véhicules de catégories N1, N2 ou N3 nécessaires aux exploitations agricoles. En ce sens, nous souhaiterions qu'une dérogation soit prévue pour ce type de véhicules à l'article 5. »

Réponse de la Métropole :

Les dérogations locales prévoient que les véhicules affectés à la distribution de denrées en circuit court ainsi qu'à l'approvisionnement des marchés du Grand Nancy puissent circuler sans restrictions liées à leur certification Crit'Air. Un volet de l'activité de certains exploitants agricoles est donc rendu possible via ces dérogations. Pour les véhicules ne pouvant pas prétendre à cette dérogation, les exploitants agricoles devront respecter les restrictions de circulation en vigueur au 1^{er} janvier 2025, au même titre que l'ensemble des professionnels.

Retour issu de la consultation des personnes publiques associées

« Le bus municipal [de Tomblaine], qui sert majoritairement au transport scolaire et péri ou extrascolaire, n'est pas pris en compte dans l'article 5 « Dérogations locales ».

Réponse de la Métropole :

Une exemption nationale permet aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R.311-1 du code de la route, de circuler temporairement dans toutes les ZFE. Cette exemption est valable pendant 3 ans pour les véhicules de transport en commun classés Crit'Air 5, pendant 4 ans pour les véhicules classés Crit'Air 4 et Crit'Air 3, et pendant 5 ans pour les véhicules classés Crit'Air 2 et Crit'Air 1. En complément, la Métropole du Grand Nancy, consciente de l'importance socio-économique que représente ce véhicule pour les usagers, rendra les véhicules des flottes communales éligibles aux aides financières métropolitaines (sous réserve d'approbation par le Conseil Métropolitain du 6 février 2025).

2.3.2. Cas des véhicules de collection

Retour issu de la consultation publique

« Je propose de passer les véhicules de collection de l'article 5 à l'article 4 [...] Demander à chaque fois une autorisation de circuler va devenir une contrainte. »

« Les véhicules de collection font partie d'un patrimoine que nous devons préserver culturellement. »

Réponse de la Métropole :

L'article 4 du projet d'arrêté concerne les exemptions nationales, qui sont permanentes et automatiques, ne nécessitant aucune demande de la part des bénéficiaires. Elles sont valables dans toutes les ZFE. La liste des exemptions nationales est établie par l'État (article R. 2213-1-0-1 du CGCT) et n'inclut pas les véhicules de collection. En revanche, l'article 5 du projet d'arrêté ZFE-m concerne les dérogations locales, qui sont définies par la Métropole du Grand Nancy. Il y est prévu une dérogation permettant aux véhicules munis d'une carte grise portant la mention « collection » de circuler et stationner dans la ZFE-m. Comme les autres dérogations locales, cette dérogation devra faire l'objet d'une demande, qui pourra être effectuée en ligne ou par courrier. Il sera également possible de se faire accompagner dans cette démarche à la Maison de l'Habitat et du Développement Durable, afin de ne pas pénaliser les personnes rencontrant des difficultés avec les outils numériques. Sur recommandation de la Direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), qui est sous l'autorité du Ministère de l'Économie et des Finances et du Ministère de la Transition écologique, les dérogations locales seront attribuées pour une durée de 3 ans et seront renouvelables une fois. Ceci permettra aux véhicules particuliers dérogatoires (concernés par la ZFE-m à partir de 2028), de collection, de circuler et de se stationner librement dans la ZFE-m jusqu'au 31 décembre 2033. Si nécessaire, un futur arrêté ou avenant pourra permettre l'extension de la dérogation pour les véhicules de collection, afin de couvrir la dernière année d'application de la ZFE-m.

2.4. Aides financières

Retour issu de la consultation publique

« Tout d’abord, la mise en place d’une ZFE risque de pénaliser de nombreux habitants et travailleurs de Nancy qui ne disposent pas des moyens financiers ou ne veulent pas remplacer leurs véhicules actuels par des modèles plus récents et potentiellement moins polluants. Cette mesure pourrait ainsi accentuer les inégalités sociales et économiques au sein de notre communauté.

De plus, les entreprises locales, commerçants, en particulier les petites et moyennes entreprises (PME), pourraient être gravement affectées par cette restriction. Les coûts supplémentaires liés à l’achat de nouveaux véhicules conformes aux normes de la ZFE pourraient mettre en péril leur viabilité économique, entraînant potentiellement des pertes d’emplois et une diminution de l’activité économique locale. »

Réponse de la Métropole :

Avec la mise en place de la ZFE-m, la Métropole du Grand Nancy a comme objectif d’améliorer la qualité de l’air pour l’ensemble des habitants et usagers du territoire. Nous sommes conscients que pour les personnes possédant un véhicule qui sera soumis à des restrictions de circulation (Crit’Air 5 ou non classé), son remplacement représente un coût financier important. C’est pour cela qu’en complément des dispositifs d’aides de l’Etat, la Métropole du Grand Nancy met en place ses propres dispositifs d’aides à l’acquisition (achat location longue durée ou location avec option d’achat) d’un véhicule plus vertueux en matière d’émissions de polluants atmosphériques. Ces dispositifs d’aides auront un calendrier cohérent avec celui de la ZFE-m, les aides à destination des professionnels ouvriront au 1^{er} janvier 2025 et celles à destination des particuliers ouvriront au 1^{er} janvier 2026 (2 ans avec les restrictions pour les particuliers). Il sera possible d’accéder à ces aides sous certaines conditions, notamment la mise à la casse ou la revente de l’ancien véhicule, classé Crit’Air 4, Crit’Air 5 ou non classé. L’aide métropolitaine ne permettra pas seulement le remplacement de véhicules soumis à des restrictions de circulation mais également de ceux classés Crit’Air 4, afin de soutenir le renouvellement du parc présent sur le territoire.

Retour issu de la consultation des personnes publiques associées

« L’arrêté ne prévoit pas de mesures incitatives (aides financières) à destination des communes pour changer leurs véhicules les plus polluants. »

Réponse de la Métropole :

Soucieuse d’offrir un accompagnement de qualité aux gestionnaires de flottes publiques, la Métropole du Grand Nancy va ouvrir son dispositif d’aides financières aux Communes du Grand Nancy, avec les mêmes conditions d’éligibilité sur les anciens et nouveaux véhicules que pour les professionnels (pour les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds, les autobus, les autocars et les 2/3 roues motorisés) et que pour les particuliers (pour les voitures).

2.5. Actions complémentaires

Retour issu de la consultation des personnes publiques associées

« Le conseil municipal [...] décide d'ajouter les recommandations suivantes : [...] la mise en place d'un observatoire permettant d'évaluer l'impact de la mise en œuvre de la ZFE sur les territoires limitrophes de la Métropole du Grand Nancy. »

Réponse de la Métropole :

L'évaluation de l'impact de la ZFE-m sur la qualité de l'air et sur l'évolution des déplacements est nécessaire et prévue par la Métropole du Grand Nancy. Un observatoire dédié ne sera pas créé car des organisations sont déjà en charge de telles études : : ATMO Grand Est ainsi que l'agence SCALEN proposent respectivement des évaluations sur les sujets de qualité de l'air et de mobilité sur le territoire. Les services de la Métropole compileront ces données, et pourront si besoin étudier d'autres indicateurs.

Retour issu de la consultation publique et des personnes publiques associées

« Renforcement effectif des modes de déplacement alternatifs efficaces (transports en commun, mobilités douces, parkings relais, ...). »

« Il y a nécessité de développer un réseau de voies cyclables sécurisées sur le territoire. »

Réponse de la Métropole :

La Métropole du Grand Nancy a adopté le 25 novembre 2021 son Plan Métropolitain des Mobilités (P2M). Ce document fixe la stratégie du plan de déplacement à l'horizon 2035 et les actions à engager dès à présent pour y parvenir.

Ce document de référence comprend 4 objectifs en matière de mobilité :

- Offrir des solutions de mobilité multiples et complémentaires, adaptées à tous, en facilitant le passage de l'une à l'autre ;
- Favoriser un meilleur partage de l'espace public avec plus de place pour les piétons et les cyclistes ;
- Permettre aux habitants des territoires voisins d'accéder plus facilement à la Métropole ;
- Retrouver le plaisir de vivre la ville et de s'y déplacer en toute sécurité.

Concernant les transports en commun, sont notamment prévus le déploiement et des travaux d'aménagement de l'existant permettant la mise en service en 2025 de 5 lignes structurantes de bus à haut niveau de service (BHNS) et des travaux d'amélioration du réseau à partir de 2026 (priorisation aux feux, tronçons en site propre, stations apaisées, etc.) :

- Ligne 1 : remplacement du TVR par des trolleybus électriques de dernière génération, plus confortables ;

- Lignes 2 et 3 existantes conservées ;
- Ligne 4 modifiée : nouvelle liaison entre Gare et Vélodrome, desserte du quartier des Nations à Vandœuvre-lès-Nancy qui sera ainsi relié directement au centre-ville de Nancy ;
- Création d'une nouvelle ligne 5.

Afin de favoriser le report modal et de garantir un accès simple et efficace au centre-ville, ce réseau de transport en commun sera complété par la création de 4 parkings-relais supplémentaires (soit 700 à 750 nouvelles places) à échéance 2028. Les P+R de Ludres Gare (+ 33 places) et de Houdemont Gare (+ 32 ou + 40 places) seront étendus à échéance 2028.

Le P2M prévoit également la création de voies sécurisées pour un réseau cyclable sans discontinuité et plus lisible, comprenant notamment :

- 2 axes structurants (Est/Ouest et Nord/Sud), larges et confortables, permettant de traverser rapidement et en sécurité le territoire ;
- Des liaisons secondaires ;
- Une desserte de proximité.

Au total, le P2M est doté d'un budget de 500 millions d'euros dont 152 millions consacrés à la politique cyclable.

Retour issu de la consultation des personnes publiques associées

« Il est demandé la création d'une piste cyclable Cerville – Pulnoy – Seichamps. »

Réponse de la Métropole :

La Communauté de Communes Seille et Grand Couronné a recouru à une méthode participative avec pour objectif de faire émerger des itinéraires de voies cyclables plus en adéquation avec les enjeux du territoire. À travers son Schéma Directeur des Mobilités Douces (SDMD), la pertinence d'un itinéraire cyclable Cerville – Pulnoy a été identifiée. L'objectif principal de cet itinéraire vise à permettre une liaison directe et sécurisée entre la commune de Cerville et le collège de Pulnoy, et notamment à faciliter l'accès au collège de Pulnoy pour les élèves venant de Cerville sur une voie en site propre le long de la RD83. La Métropole partage l'avis de la Communauté de Communes Seille et Grand Couronné quant à la création de cette voie cyclable, son déploiement sera discuté prochainement avec les parties prenantes concernées.

Retour issu de la consultation publique

« Nous proposons à la Métropole du Grand Nancy de s’inspirer de la démarche récente de la ville de Paris, qui rentrera en application le 1^{er} octobre 2024. Cette démarche nommée « Les tarifs du stationnement “SUV” », consiste à appliquer un tarif plus élevé pour les véhicules motorisés, d’une masse de 1,6 tonnes ou plus pour les thermiques, 2 tonnes ou plus pour les électriques et « basses émissions ». Il s’agit d’un format à adapter localement, par exemple en lui ajoutant en parallèle un tarif réduit pour les véhicules les plus légers (voiturettes, petites citadines). »

Réponse de la Métropole :

Du fait de leur poids plus important, les véhicules de type « SUV » émettent davantage de polluants qu’un véhicule de classification Crit’Air similaire possédant une masse inférieure. Cette problématique est prise en compte par la Métropole du Grand Nancy. Le stationnement n’étant payant que dans les communes de Nancy et Jarville-la-Malgrange, la Métropole a fait le choix de traiter cette question à travers le dispositif d’aides financières au renouvellement d’un ancien véhicule polluant. Pour bénéficier d’une aide de la Métropole, le véhicule doit avoir un poids à vide strictement inférieur à 2 tonnes s’il utilise une motorisation électrique exclusive et strictement inférieur à 1,6 tonnes s’il utilise une autre motorisation.

Retour issu de la consultation publique

« Les citoyens nancéiens doivent-ils, seuls, subir financièrement les conséquences de la pollution générées par le flux incessant des camions circulant sur la portion A330 traversant notre agglomération ? »

« Nous soutenons la proposition du conseil municipal de Maxéville qui demande à la Préfecture de réduire la vitesse à 70 km/h sur la portion d’autoroute présente sur son territoire dans le cadre de cette contribution publique. En effet, le trafic provoque des nuisances sonores et de la pollution qui pourront être atténuées par cette mesure de réduction de vitesse. »

Réponse de la Métropole :

La Métropole du Grand Nancy est consciente des pollutions émises sur les axes autoroutiers traversant le territoire. Néanmoins la Métropole n’a pas la compétence de gestion des autoroutes, qui dépendent actuellement de l’État. Une délégation des pouvoirs de gestion de cette voirie est prochainement prévue à destination de la Région. Le sujet d’une diminution de la vitesse sur le réseau autoroutier est légitime et pourra faire l’objet de modélisations d’ATMO Grand Est afin d’en évaluer l’impact sur la qualité de l’air. Cette question sera portée à l’ordre du jour du GIP (Groupement d’Intérêt Public) Grand Nancy Sud 54, composé de la préfecture de Meurthe-et-Moselle, de la Multipole Nancy Sud Lorraine, des communautés de communes du Sud 54, du conseil régional et du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle.

Retour issu de la consultation publique

« S'attaquer à l'autre grande source d'émissions de particules fines, le chauffage au bois, au mazout et au gaz, avec des dispositifs d'aide à la conversion, répondrait à l'objectif louable d'amélioration de la qualité de l'air. »

Réponse de la Métropole :

Dans le Grand Nancy, le chauffage au bois est à l'origine d'un tiers des émissions de particules fines PM2.5, qui sont très néfastes pour la santé. Les principaux responsables de cette pollution sont les appareils de chauffage au bois les plus anciens, mais également les mauvaises pratiques d'utilisation des appareils, même récents. Pour permettre de changer les cheminées à foyer ouvert et les appareils de chauffage au bois datant d'avant 2005, la Métropole, en partenariat avec l'ADEME, a lancé un dispositif de Fonds Air Bois. Ce dispositif est constitué de 3 volets : une aide financière pour les particuliers (la Prime Air Bois), un programme d'animation et un plan de communication. Le montant de la Prime Air Bois est de 1 500 € à 2 500 €, selon le niveau de ressources. Cette aide est versée directement aux propriétaires pour la mise au rebut d'un appareil de chauffage au bois peu performant et l'achat d'un appareil plus vertueux. La Prime Air Bois est effective depuis le 1^{er} janvier 2024, pour une durée de 3 ans.