



GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE

ZFE 2028



Zone à Faibles Émissions -
Véhicules utilitaires légers et poids lourds



Bilan de la consultation réglementaire

Juin 2025

metropoleparticipative.fr



Table des matières

Table des matières	1
Sigles et acronymes	4
Glossaire	5
1. L’interdiction des Crit’Air 2 pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds : un report de 2025 à 2028	6
1.1. Le projet initial de Zone à Faibles Emissions (ZFE) inscrit dans l’arrêté de 2019	6
1.1.1. La ZFE : un outil réglementaire au service de la qualité de l’air	6
1.1.2. Une démarche initialement volontaire, rendue obligatoire par la loi Climat et résilience et le plan de protection de l’atmosphère local	6
1.1.3. L’objectif initial : une sortie du diesel dès 2025.....	7
1.2. Le projet de report de l’interdiction des VUL/PL Crit’Air 2 à l’horizon 2028	7
1.2.1. Un choix pragmatique compatible avec les objectifs de qualité de l’air à 2030	7
1.2.2. Une révision de calendrier fondée sur l’évaluation, la concertation et l’analyse comparative	8
1.2.3. L’adaptation des VUL et PL à la ZFE : des solutions, mais des obstacles persistants	9
1.2.4. Une volonté de cohérence avec les autres ZFE déployées en France et en Europe	10
1.3. Un dispositif ZFE inchangé dans son périmètre et ses principes	10
1.3.1. Un périmètre inchangé couvrant 27 communes	10
1.3.2. Un dispositif de dérogations adapté aux réalités du terrain	11
1.3.3. Des aides nationales mobilisables, mais en mutation	13
1.3.4. L’accompagnement de la Métropole pour les professionnels	13
1.3.5. Un outil intégré dans la stratégie métropolitaine de mobilité	13
2. LE DISPOSITIF DE CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE	15
2.1. La consultation du public	15
2.2. La consultation des personnes publiques associées	16
3. SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS DE LA CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE	18
3.1. La consultation du public	18
3.1.1. Les contributions du public	18
La consultation du public a permis de recueillir 78 avis et contributions. Ce chiffre, relativement modeste, peut s’expliquer par la nature technique et spécialisée du sujet, qui s’adresse à un public plus restreint. À titre de comparaison, la consultation relative à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) voitures particulières et deux-roues à moteur, menée en 2023, avait suscité 318 contributions.	18
3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées.....	18
3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)	18

4.	ANALYSE DES REGISTRES D'EXPRESSION DU GRAND PUBLIC.....	21
4.1.	Des expressions d'opposition au principe des ZFE ne concernant pas la question spécifique du report	21
4.1.1.	La demande de suppression de la ZFE	21
4.1.2.	Impact sur les libertés individuelles	21
4.1.3.	Une perception d'injustice sociale et territoriale	21
4.1.4.	Des impacts socio-économiques jugés délétères	22
4.1.5.	Une mesure jugée inadaptée aux réalités professionnelles et de terrain	22
4.1.6.	Une remise en cause de l'efficacité écologique de la mesure	22
4.1.7.	Une offre mobilité alternative jugée insatisfaisante	23
4.1.8.	Une remise en cause des effets des mesures de qualité de l'air	23
4.1.9.	Un rejet politique et symbolique de la démarche	23
4.1.10.	Des propositions de mesures à déployer en alternative à la ZFE	24
4.2.	Les contributions favorables au report de l'interdiction du Crit'air 2	24
4.2.1.	Une inadéquation entre l'offre industrielle actuelle et les exigences de calendrier.....	24
4.2.1.	Le coût du remplacement du véhicule.....	24
4.2.2.	Une attente de mise en œuvre progressive, fondée sur la pédagogie et le respect des règles existantes.....	24
4.2.3.	Volonté d'information.....	24
4.2.4.	Calendrier : entre soulagement et crainte.....	25
4.2.5.	Une remise en cause de l'efficacité écologique.....	25
4.3.	Les contributions défavorables au report de l'interdiction du Crit'air 2.....	26
4.3.1.	Une crainte quant à l'impact négatif du report sur la qualité de l'air	26
4.3.2.	Un attachement à l'efficacité du signal politique	26
4.3.3.	Une confiance dans la dynamique industrielle et les solutions existantes	26
4.3.4.	Une opposition nette au report	27
4.3.5.	Une dénonciation de l'insuffisance du dossier réglementaire	27
4.3.6.	Des attentes en faveur d'une stratégie de distribution urbaine	27
5.	LE REGISTRE D'EXPRESSION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.....	28
5.1.	Une très grande majorité d'avis favorables.....	28
5.1.1.	Une inadéquation de l'offre de véhicules faibles émissions avec les besoins du territoire	28
5.1.2.	Un besoin de temps pour permettre une transition juste et équilibrée	28
5.1.3.	L'atteinte des objectifs de qualité de l'air à 2030	29
5.1.4.	Cohérence du calendrier avec celui des autres ZFE.....	29
5.2.	D'autres avis favorables, avec réserves.....	29
5.2.1.	Une expression d'opposition à la ZFE en tant que telle.....	29

5.2.2.	Le respect du calendrier actualisé	29
5.2.3.	Une incertitude quant au report à 2028	29
5.3.	Deux avis défavorables	30
5.3.1.	L'avis défavorable de la Ville de Grenoble	30
5.3.2.	L'avis défavorable du département	30
6.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES A DONNER.....	31
7.	Table des figures	40

Sigles et acronymes

CGCT : Code général des collectivités territoriales
CO₂ : Dioxyde de carbone
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
GES : Gaz à Effet de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
LOM : Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
NO_x : Oxydes d'Azote
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
PCAET : Plan climat-air-énergie territorial
PDM : Plan de mobilité
PDU : Plan de déplacements urbains
PL : Poids Lourd
PM : Particules en suspension
PM₁₀ : Particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur à 10 µm
PM_{2,5} : Particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 µm
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise
VP : Voiture particulière
VUL : Véhicule Utilitaire Léger
ZFE : Zone à Faibles Emissions Mobilité

Glossaire

Plan de Mobilité (PDM) : document de planification qui succède aux dénommés Plans de Déplacements Urbains (PDU). Il s'agit d'un document réglementaire, prescrit par la loi d'orientation des mobilités (LOM), dont l'élaboration est encadrée par le code des transports ainsi que le code de l'environnement, en lien avec les différents documents de planification locaux. Le PDM fixe les principes pour l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Poids Lourds (PL) : Véhicule destiné au transport de marchandises ou de personnes dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes

Véhicule Utilitaire Léger (VUL) : « Véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes » (Code de la Route, art. R. 311 1)

Préambule

Ce présent bilan fait suite à la concertation qui s’est déroulée auprès du public et des personnes publiques associées concernant le report de l’interdiction de circulation des véhicules Crit’Air 2 pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole.

La concertation portait sur un projet de décalage de l’échéance initiale, fixée au 1er juillet 2025, à l’année 2028, dans le cadre de l’évolution progressive des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).

La description du projet de Grenoble Alpes Métropole ainsi que l’ensemble des études en évaluant les impacts sont présentés de manière détaillée dans le dossier réglementaire et sont brièvement rappelés dans les paragraphes suivants.

1. L’interdiction des Crit’Air 2 pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds : un report de 2025 à 2028

1.1. Le projet initial de Zone à Faibles Emissions (ZFE) inscrit dans l’arrêté de 2019

1.1.1. La ZFE : un outil réglementaire au service de la qualité de l’air

Une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE ou ZFE-m) a pour objectif de protéger les populations résidant dans les zones les plus denses (et donc les plus polluées), des risques sanitaires liés aux polluants émis par les transports routiers. Son principe est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. Ce périmètre est signalé par des panneaux réglementaires (entrée/sortie de zone).

La création d’une ZFE rend obligatoire la possession et l’affichage d’une vignette Crit’Air pour toutes les catégories de véhicules concernées par les restrictions (véhicules utilitaires légers et poids-lourds). Pour l’obtenir, une demande doit être effectuée sur le [site national](#) dédié.



Figure 1. Les différentes vignettes Crit’Air

Les restrictions de circulation dépendent de la vignette Crit’Air des véhicules, qui traduit leur niveau d’émission de polluants atmosphériques locaux suivant leur carburant et leur norme EURO (tel que défini dans l’arrêté du 21 juin 2016).

La ZFE s’inscrit dans une démarche globale d’amélioration de la qualité de l’air sur le territoire. Bien qu’elle ne puisse à elle seule résoudre l’intégralité des défis liés à la qualité de l’air, elle joue un rôle dans la réduction des émissions polluantes liées au trafic routier. Ainsi, la ZFE fait partie intégrante de l’effort collectif pour un air plus sain dans la Métropole.

1.1.2. Une démarche initialement volontaire, rendue obligatoire par la loi Climat et résilience et le plan de protection de l’atmosphère local

Dès 2019, Grenoble Alpes Métropole a instauré une Zone à faibles émissions pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids-lourds (PL), anticipant ainsi les exigences de la Loi d’Orientation des Mobilités de 2019, qui imposait la création de ZFE aux territoires enregistrant des dépassements réguliers des normes de qualité de l’air. Les VUL et les PL avaient alors été identifiés comme une cible d’action prioritaire du fait de leur poids important dans les émissions routières comparativement au faible nombre de kilomètres parcourus sur le territoire.

En 2021, la Loi Climat et Résilience a introduit de nouvelles obligations pour les territoires en dépassement des normes de qualité de l'air, imposant des restrictions aux voitures et VUL, avec un schéma minimal visant à interdire les véhicules Crit'Air 3 au plus tard en 2025. Ces mesures doivent également permettre de respecter les engagements du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 2022-2027, adopté par le Préfet de l'Isère en décembre 2022, et élaboré localement par les services de l'État en concertation avec les acteurs du territoire.

Pour s'y conformer, Grenoble Alpes Métropole a instauré en juillet 2023 une seconde Zone à Faibles Émissions (ZFE), cette fois-ci destinée aux voitures particulières (VP) et aux deux-roues motorisés (2RM). La consultation dont le bilan est présenté dans le présent rapport n'a pas eu pour objet la ZFE VP / 2RM.

Grâce à une amélioration continue de la qualité de l'air depuis vingt ans, l'agglomération grenobloise n'est plus classée, depuis 2022, comme territoire en dépassement réglementaire. Toutefois, la qualité de l'air reste préoccupante une grande partie de l'année, au regard des nouvelles valeurs guides de l'OMS de 2021. Ces seuils renforcés révèlent qu'une large part de la population métropolitaine reste exposée à des niveaux élevés de dioxyde d'azote (lié au trafic routier) et de particules fines. Ces constats appellent à maintenir et renforcer les actions de réduction des émissions pour se rapprocher des recommandations internationales.

1.1.3. L'objectif initial : une sortie du diesel dès 2025

Il convient de rappeler que le projet de ZFE VUL-PL a fait l'objet d'arrêtés successifs, et le dernier actuellement en vigueur est le n°23-AC00024 du 05/01/2023, visant à mettre en œuvre une interdiction progressive de circulation et de stationnement pour les véhicules les plus polluants, selon les étapes suivantes :

- ⇒ À compter du 2 mai 2019, interdiction des véhicules de catégories N1, N2 et N3 non éligibles à une vignette Crit'Air (« non classés ») et des véhicules Crit'Air 5 dans les communes de : Bresson, Échirolles, Eybens, Grenoble, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Poisat, Saint-Egrève, Saint-Martin-d'Hères et Saint-Martin-le-Vinoux ; étendue le 3 février 2020 à 17 autres communes (Champagnier, Champ-sur-Drac, Claix, Corenc, Fontaine, Gières, Jarrie, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Quaix-en-Chartreuse, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès, Venon, Veurey-Voroise).
- ⇒ À compter du 1er juillet 2020, interdiction des véhicules Crit'Air 4 (N1, N2, N3) dans ce même périmètre.
- ⇒ À compter du 1er juillet 2022, extension de l'interdiction aux véhicules Crit'Air 3 (N1, N2, N3) sur l'ensemble des 27 communes.

Cet arrêté prévoyait d'interdire, à compter du 1^{er} juillet 2025, la circulation et le stationnement des véhicules de catégories N1, N2 et N3 classés Crit'Air 2, sur le périmètre des 27 communes, marquant la sortie des véhicules fonctionnant au Diesel.

Éclairage sur les différentes catégories

- ⇒ **Catégorie N1** (véhicules dont le poids maximal est inférieur ou égal à 3,5 tonnes) ;
- ⇒ **Catégorie N2** (véhicules dont le poids maximal est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes) ;
- ⇒ **Catégorie N3** (véhicules dont le poids maximal est supérieur à 12 tonnes).

1.2. Le projet de report de l'interdiction des VUL/PL Crit'Air 2 à l'horizon 2028

1.2.1. Un choix pragmatique compatible avec les objectifs de qualité de l'air à 2030

Les simulations réalisées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes montrent que ce report ne compromet pas l'atteinte des objectifs de qualité de l'air à l'horizon 2030. En effet :

- Le scénario avec une interdiction en 2028 permettra une réduction de 76 % des émissions de NOx entre 2024 et 2030, contre 39 % dans un scénario tendanciel sans ZFE (cf. pages 14 et 127-129 du dossier réglementaire)

- L'exposition de la population au dioxyde d'azote (NO₂) connaîtra une nette amélioration : 30 000 personnes ne seront plus exposées à des concentrations dépassant les recommandations de l'OMS grâce à la mise en œuvre de cette interdiction en 2028 (cf. pages 15, 130-131 du dossier réglementaire)

Ce report constitue un ajustement cohérent, qui tient compte des contraintes économiques et technologiques actuelles, tout en préservant les objectifs sanitaires et climatiques de la Métropole. Il s'inscrit dans une trajectoire maîtrisée de sortie progressive du diesel, appuyée par des mesures d'accompagnement et un suivi renforcé.

1.2.2. Une révision de calendrier fondée sur l'évaluation, la concertation et l'analyse comparative

Grenoble Alpes Métropole mène depuis 2021 une évaluation continue de sa Zone à Faibles Émissions (ZFE) VUL-PL. Cette démarche permet entre autres de suivre l'évolution du parc de véhicules local ainsi que le développement de l'offre de véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) à faibles émissions. Par ailleurs, la Métropole anime et participe régulièrement des espaces de dialogue avec les organisations représentatives des filières économiques, chambres consulaires et syndicats professionnels.

Cette démarche a mis en lumière :

- Un parc circulant encore majoritairement classé Crit'Air 2 ;
- Une offre de véhicules à faibles émissions encore limitée face aux besoins professionnels ;
- Un décalage calendaire adopté par d'autres métropoles françaises et européennes (2028 voire 2030).

Répartition du trafic selon le type de véhicule et la vignette Crit'Air

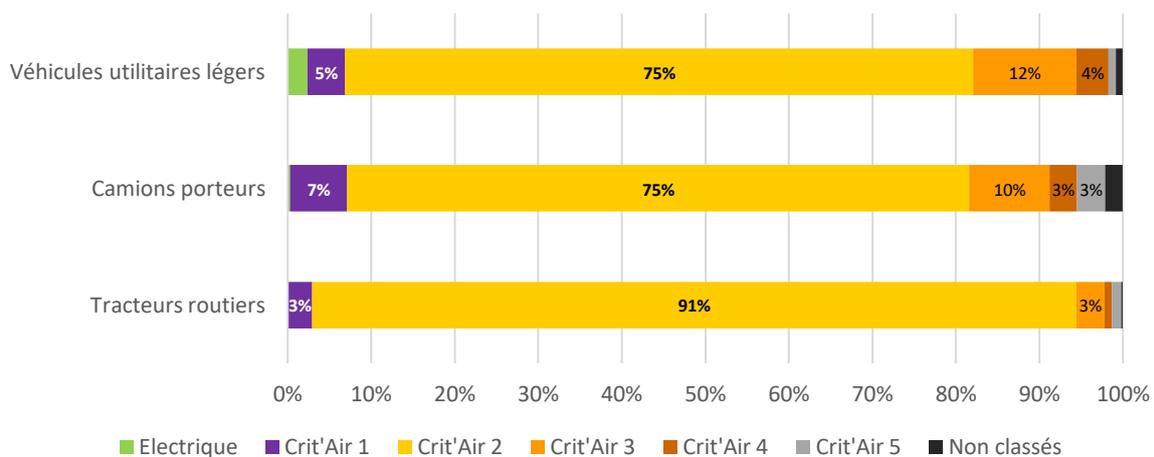


Figure 2. Répartition du parc de VUL et PL en circulation sur le périmètre ZFE en 2024 par type de véhicule et par vignette Crit'Air – Source : Traitement de l'enquête plaques 2024

Consciente des enjeux à la fois environnementaux et économiques, **la Métropole a cherché à concilier deux impératifs : d'une part, l'efficacité des mesures de restriction sur la qualité de l'air et le climat, en maintenant l'objectif d'une sortie du diesel ; d'autre part, la capacité des professionnels à s'adapter aux nouvelles contraintes réglementaires. Grenoble Alpes Métropole a donc décidé, en accord avec les 27 communes concernées, de proposer le report de l'interdiction des Crit'Air 2 au 1^{er} juillet 2028 pour les véhicules de catégories N1, N2 et N3.**

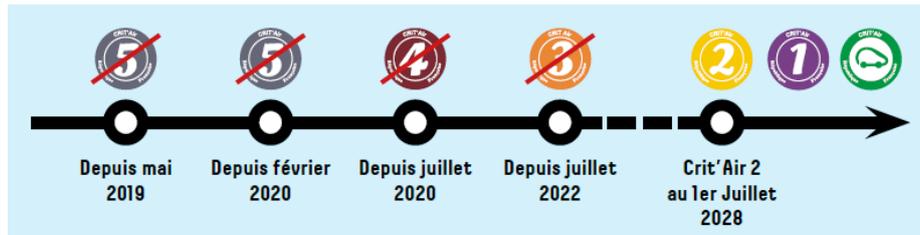


Figure 3. Evolution du calendrier d'interdiction des vignettes Crit'Air dans le cadre de la ZFE VUL-PL

1.2.3. L'adaptation des VUL et PL à la ZFE : des solutions, mais des obstacles persistants

L'adaptation des professionnels à la réglementation ZFE passe par deux approches qui montrent leurs limites à ce jour :

1. L'encouragement au report vers des modes de transport moins polluants

Des alternatives comme le vélo-cargo ou le triporteur électrique connaissent un réel essor en ville, grâce à leur praticité, leur rapidité et leur coût réduit. Toutefois, leur capacité de transport limitée ne permet pas de répondre à tous les usages professionnels, notamment pour les livraisons lourdes ou les véhicules de chantier.

2. Le renouvellement des véhicules vers des motorisations à faibles émissions.

Les entretiens menés auprès des professionnels du territoire et des principaux constructeurs de VUL et PL depuis 2021 montrent qu'en 2024, il demeurerait une inadéquation encore trop importante entre l'offre de véhicules faibles émissions disponible (bien que grandissante) et les besoins des entreprises. La transition vers des motorisations alternatives (électricité, gaz/biogaz, hydrogène, biocarburants) reste confrontée à plusieurs obstacles techniques, économiques et structurels :

⇒ L'offre d'électromobilité progresse, mais avec des limites :

L'autonomie des véhicules s'améliore sans répondre à tous les besoins (souvent autour de 250 km), leur prix restant élevés pour les gammes de grands VUL et les modèles équipés de batteries de fortes capacités (+7 à +42 % selon les modèles). Concernant les PL, l'offre électrique reste très coûteuse (actuellement, le camion électrique est 3 fois plus cher à l'achat que le camion diesel), avec une autonomie limitée (200 à 300 km d'autonomie suivant le tonnage du véhicule), et pose des questions sur le dimensionnement des infrastructures de recharge.

Consciente de ces difficultés, la Métropole propose depuis l'automne 2022, un accompagnement des entreprises dans leur transition vers l'électrique en les aidant à définir une stratégie d'avitaillement performante et cohérente avec leurs activités.

⇒ L'Hydrogène : une technologie prometteuse mais immature

L'hydrogène est à un stade moins développé et plus onéreux que les poids lourds électriques à batterie, les véhicules hydrogène (pile à combustible) seront pertinents pour les véhicules de taille moyenne à grande pour des usages intensifs. La production en série, nécessaire pour permettre des surcoûts raisonnables, n'est pas imaginée avant 2030.

⇒ Le Rétrofit : une option durable freinée par les contraintes réglementaires et une offre peu développée

Le retrofit, qui consiste à convertir un véhicule thermique en électrique via le remplacement de la chaîne de traction, constitue une solution écologique et économique potentiellement pertinente. Toutefois, malgré son potentiel, son déploiement est encore limité en pratique par des contraintes réglementaires et économiques :

- Homologation obligatoire pour chaque modèle de véhicule, entraînant des coûts élevés (jusqu'à 200 000 €) ;
- Délais d'homologation longs : plusieurs mois à plus d'un an ;
- Une filière dominée par des startups, aux capacités d'investissement restreintes.

Aussi, très peu de kits de conversion sont disponibles à ce jour, malgré la faisabilité technique sur la plupart des véhicules terrestres.

⇒ Le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) : une filière fragilisée

A la préfiguration de la ZFE VUL / PL, à partir de 2017, la Métropole comptait sur un essor exponentiel de la filière GNV. L'offre d'utilitaires légers roulant au gaz (GNV), qui était mature, s'est fortement contractée au cours des dernières années suite à l'annonce de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques légers en 2035 au sein de l'espace européen.

1.2.4. Une volonté de cohérence avec les autres ZFE déployées en France et en Europe

Le choix volontariste de « sortie du diesel » a été fait par plusieurs villes à l'échelle européenne. Il s'inscrit dans une trajectoire annoncée de fin des ventes de véhicules légers (voitures et utilitaires légers) diesel et essence prévue par l'Europe en 2035 afin de lutter contre le dérèglement climatique.

Toutefois, face à l'évolution du marché, l'échéance a été décalée par plusieurs villes ou Métropoles, à l'instar de Paris et Lyon en France. Initialement prévue en 2026, La Métropole de Lyon annonce désormais une interdiction de circulation pour les véhicules classés Crit'Air 2 en 2028. A Paris, l'interdiction de circulation des véhicules classés Crit'Air 3 a été décalée au 1^{er} janvier 2025 (conformément à la Loi Climat et Résilience), alors que cette dernière devait initialement s'appliquer en juillet 2022. Dans son Plan Climat Air Énergie Territorial, le Grand Paris porte l'objectif de « 100% de véhicules propres à l'horizon 2030 ».

A l'échelle européenne, Bruxelles, Milan et Amsterdam planifient notamment l'interdiction de circulation des véhicules Diesel à horizon 2028 à 2030 (pour les VUL à Bruxelles, pour les VUL et PL à Milan et Amsterdam). A Bruxelles, suite au vote du Parlement bruxellois du 4 octobre 2024, le jalon du 1^{er} janvier 2025 de ZFE est reporté au 1^{er} janvier 2027 pour tous les véhicules concernés. Les étapes suivantes sont pour le moment maintenues aux dates prévues.

La recherche de cohérence avec les autres ZFE déployées en France et en Europe répond à plusieurs objectifs pour la Métropole : une meilleure lisibilité / acceptabilité du dispositif pour les usagers ; une plus grande capacité pour la Métropole à peser dans les débats avec les parties prenantes.

1.3. Un dispositif ZFE inchangé dans son périmètre et ses principes

L'arrêté ZFE, soumis à consultation entre février et mai, qui matérialisé le report de l'interdiction des véhicules classés Crit'Air 2 de 2025 à 2028 abroge et remplace l'arrêté n°23-AC00024 en vigueur, datant du 5 janvier 2023. Cet arrêté précise le périmètre, les véhicules concernés par les restrictions de circulation, le calendrier, ainsi que la liste des dérogations locales. La ZFE pour les véhicules utilitaires et les poids-lourds est mise en place de manière permanente, soit 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. En dehors du report, les modalités générales de mise en œuvre de la ZFE pour les VUL et PL demeurent globalement inchangées.

1.3.1. Un périmètre inchangé couvrant 27 communes

Le périmètre de la ZFE VUL / PL reste inchangé. Les restrictions de circulation pour les VUL et PL les plus polluants s'appliquent sur un périmètre de **27 communes** : Bresson, Champ-sur-Drac, Champagnier, Claix, Corenc, Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Jarrie, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Poisat, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Egrève, Saint-Martin d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcis-Allières-et-Risset, Venon, Veurey-Voroize.

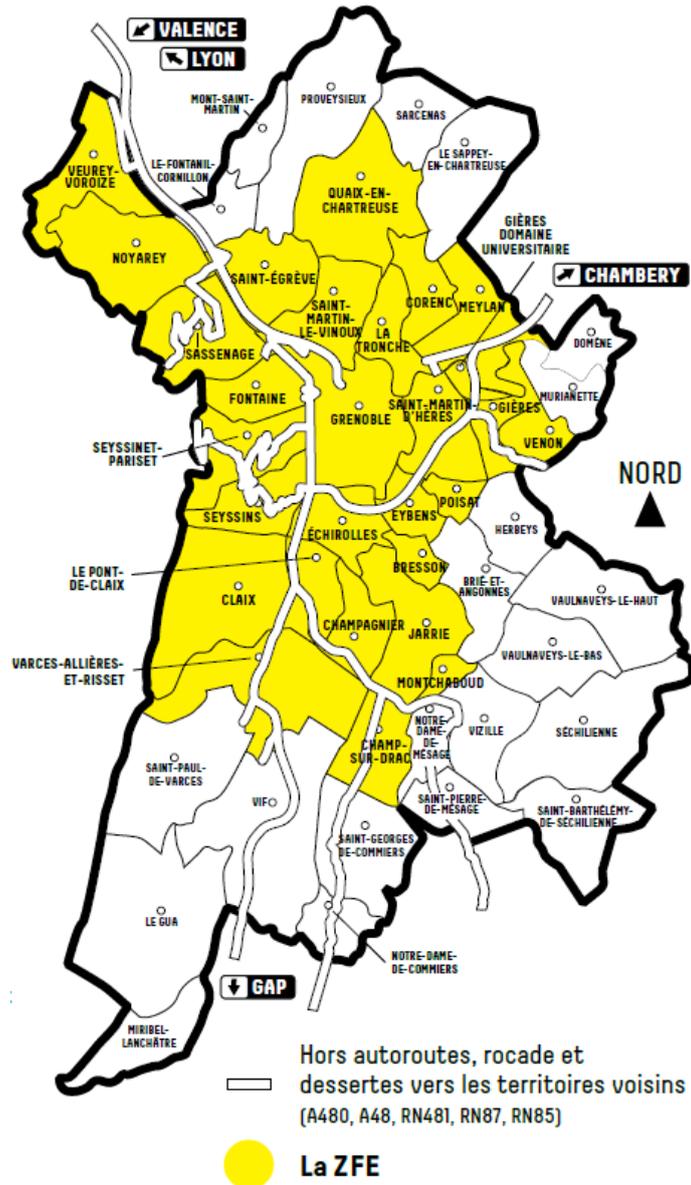


Figure 4. Périmètre de la ZFE VUL / PL

Sur ce périmètre sont exclus :

- Le **réseau routier national** (A48, RN481, A480, A41, RN87, RN85 et A51)

Cette exception vise à garantir un itinéraire de contournement assurant la continuité des flux de transit nord/sud et est/ouest, sans qu'il soit nécessaire de faire des détours augmentant de manière substantielle les distances parcourues et donc l'impact sur la qualité de l'air. Cette exception affectera peu les effets de la ZFE, car ce trafic de transit est très faible sur notre territoire.

- Les **voies listées en annexes de l'arrêté de la Métropole.**

Le périmètre retenu pour la ZFE VUL et PL permet de réglementer de manière directe ou indirecte environ 86%¹ des émissions des VUL et des PL du territoire de la métropole.

1.3.2. Un dispositif de dérogations adapté aux réalités du terrain

¹ Dossier de consultation préalable à la mise en œuvre de la zone à circulation restreinte, juin 2019

Certains véhicules bénéficient d'une **exemption nationale et ne sont pas concernés par la ZFE-m** (l'article R2213-1-0-1 du CGCT) : les véhicules des services de lutte contre l'incendie, de police, d'aide médicale urgente, les ambulances, les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées, etc.

Des dérogations locales ont été mises en place par Grenoble Alpes Métropole en complément. Ces dérogations ont été conçues pour répondre aux besoins du territoire, et ont été discutées avec les différentes organisations représentatives des filières économiques, chambres consulaires, syndicats professionnels.

Dans le cadre du nouvel arrêté, deux nouvelles dérogations sont introduites :

- Dérogation pour **les véhicules utilitaires légers de norme Euro 6d** (classés Crit'Air 2 en ce qui concerne les véhicules Diesel), jusqu'au 1^{er} janvier 2030. Cette dérogation, annoncée depuis 2022², laisse un délai supplémentaire d'amortissement à ces véhicules Diesel récents pour l'ensemble des acteurs économiques, sans entamer trop fortement l'efficacité de la ZFE au vu du profil d'émissions de ces véhicules.
- **Une « Dérogation petit rouleur »** : cette nouvelle dérogation est réservée aux véhicules dont le kilométrage annuel total n'excède pas 5 000 kilomètres.

Les autres dérogations sont maintenues :

Pour des raisons techniques ou un usage très spécifique :

- Véhicules automoteurs spécialisés (VASP) de catégorie N ;
- Véhicules affectés au transport d'animaux vivants (BET) ;
- Véhicules citernes (CIT et CARB) ;
- Laveuses et balayeuses ;
- Véhicules de travaux publics (de type 8x4, 4x4 et 6x6) Crit'Air 3 ou Crit'Air 2 ;
- Camions toupie (BETON) Crit'Air 3 ou Crit'Air 2 ;
- Porte-engins (PTE ENG) Crit'Air 3 ou Crit'Air 2 ;
- Véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses ;
- Véhicules de transport de grumes ;
- Véhicules de collection ;
- Véhicules des convois exceptionnels ;
- Véhicules spécifiques dont le remplacement par un modèle conforme Crit'Air est impossible, sous réserve que le demandeur justifie l'indisponibilité sur le marché et le caractère indispensable ou expérimental des caractéristiques en cause.

Pour une activité professionnelle particulière :

- Véhicules des commerçants ambulants non-sédentaires
- Véhicules d'approvisionnement circuit-court,
- Véhicules d'intérêt général prioritaire (tels que définis au 6.4, 6.5 de l'article R311-1 du CDR)

Pour les entreprises en difficultés :

- Véhicules des entreprises en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou en état de cessation de paiements.

Pour les personnes en attente de délivrance d'une Carte Mobilité Inclusion :

- Véhicules des personnes en attente de délivrance d'une Carte Mobilité Inclusion portant la mention « stationnement »,

Pour des besoins de déplacements occasionnels :

² Initialement annoncée seulement pour les véhicules utilitaires légers moyens ou grands (>2,4t.), ainsi que pour les véhicules utilitaires frigorifiques et 4*4 à usage de montagne, cette dérogation est finalement prévue pour tous les VUL de norme Euro 6d, pour plus de lisibilité.

Considérant que le renouvellement de certains véhicules, utilisés de manière très ponctuelle sur le territoire, représenterait un investissement disproportionné par rapport aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, deux dérogations complémentaires sont prévues pour répondre à ces besoins de déplacements spécifiques :

- ⇒ **Un « Pass journalier ZFE »** : permet à tout véhicule d'obtenir une dérogation de 24 heures pour circuler et stationner dans la ZFE. Ce pass peut être demandé jusqu'à 12 fois par an pour un même véhicule.

La liste des dérogations locales peut être consultée sur le site de Grenoble-Alpes Métropole : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/546-circuler-dans-la-zone-a-faibles-emissions-zfe.htm>

1.3.3. Des aides nationales mobilisables, mais en mutation

Malgré la suppression ou réduction de certaines aides nationales depuis 2025 (bonus écologique, prime à la conversion, surprime ZFE), des dispositifs financiers et fiscaux continuent d'être proposés par l'Etat pour accompagner l'achat de véhicules faibles émissions :

Les aides pour les poids-lourds : afin d'atteindre les objectifs nationaux et européens de réduction des émissions de CO₂, un programme d'économie d'énergie E-TRANS opéré par l'ADEME a été mis en place fin mai 2024. Ce programme vise l'accompagnement financier des acteurs professionnels du transport routier et les collectivités territoriales pour électrifier leur flotte de véhicules lourds, à travers une aide financière à l'achat, à la location longue durée ou auetrofit de poids lourds, autobus, autocars et navettes urbaines électriques à batterie. Le programme E-TRANS est reconduit pour l'année 2025.

Il existe par ailleurs **des mesures fiscales** favorables à l'achat de véhicules faibles émissions au niveau national, et notamment :

- Une déduction exceptionnelle (« suramortissement ») de 20% à 60% pour les véhicules de plus de 2,6 tonnes utilisant des énergies propres.
- Une réduction des taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex-TVS)
- Une exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation pour les véhicules qui roulent à l'électricité ou à l'hydrogène.
- Un abattement de l'avantage en nature pour les véhicules qui fonctionnent exclusivement à l'énergie électrique.

1.3.4. L'accompagnement de la Métropole pour les professionnels

Pour accompagner les entreprises à s'adapter à la réglementation ZFE, Grenoble Alpes Métropole a déployé différents dispositifs :

- ⇒ **Le conseil individualisé en transition énergétique** s'adapte aux besoins des entreprises, et peut prendre la forme d'un bilan de flotte, de simulations pour la transition vers des véhicules faibles émissions, un appui à l'identification des aides disponibles, une proposition de solutions concrètes et chiffrées de recharge électrique, etc. ;
- ⇒ Les **aides financières du Fonds Air Véhicules** accompagnent l'acquisition de VUL et PL électriques, ou roulant au GNV ou à l'hydrogène, l'acquisition de vélo-cargo, triporteurs ou remorque (avec ou sans assistance électrique) et le retrofit de véhicules au GNV ou à l'électricité.
- ⇒ Le développement des **stations de recharge** sur la métropole, stimulé par la mise en place de la ZFE, prépare le territoire à la décarbonation des transports ;
 - En novembre 2024, le territoire compte 349 points de recharge pour véhicules électriques. Le Schéma Directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques prévoit la présence de 1 875 points de charge accessibles au public en 2030.
 - 6 stations distribuent du GNV et du bio-GNV dans la métropole grenobloise. Première installation du sud de l'agglomération grenobloise, la station GNV de Pont-de-Claix a entamé ses travaux en mars 2024.
 - Une première station de recharge H2 a ouvert à Saint-Egrève en mai 2024. La société HRS prévoit d'implanter une station de recharge hydrogène sur son nouveau site à Champagnier. Cette station devrait être ouverte courant 2025.

1.3.5. Un outil intégré dans la stratégie métropolitaine de mobilité

La mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) ne se limite pas à une mesure réglementaire : elle représente un levier stratégique pour repenser nos modes de déplacement. Face aux enjeux du dérèglement climatique et à la hausse du prix de l'énergie, elle est une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer.

Dès 2013, Grenoble Alpes Métropole et le Syndicat mixte des transports en commun (devenu le SMMAG) ont mené une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés de la logistique dans l'objectif de partager une feuille de route commune. En a découlé un plan d'action en faveur d'une logistique urbaine durable, signé en 2015, contenant un projet de réglementation favorisant l'usage des véhicules de livraison moins polluants et qui s'est matérialisé par le déploiement de la ZFE-m VUL- PL.

Pour accompagner les transformations en matière de mobilité, la Métropole a adopté un Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en novembre 2019³.

En 2021, la Métropole a renforcé cette dynamique en intégrant le programme « InTerLUD », visant notamment à poursuivre la concertation et la gouvernance partagée autour des enjeux de logistique urbaine. Cela s'est concrétisé par la création d'un « comité des partenaires » qui a travaillé à la rédaction d'une nouvelle feuille de route sur la logistique urbaine durable, adoptée en décembre 2023 par le conseil métropolitain.

La création du **SMMAG**⁴ au 1^{er} janvier 2020 a marqué une nouvelle étape dans la structuration des compétences en matière de mobilité. Elle a permis aux territoires adhérents de lui transférer tout ou partie de leurs compétences liées à la mobilité. Il est désormais **en charge de l'élaboration d'un Plan de Mobilité (PDM)** à l'échelle de l'ensemble de son périmètre réglementaire. Ce plan, en cours de construction, **fixera les grandes orientations pour les déplacements de personnes et de marchandises sur les dix prochaines années**. Son élaboration repose sur une concertation étroite avec l'ensemble des acteurs concernés : collectivités territoriales, acteurs économiques, associations, habitants, usagers...⁵ En ce qui concerne plus spécifiquement le transport de marchandises, le PDM est chargé par la loi d'« *assurer les conditions d'approvisionnement de l'agglomération* »⁶, le volet logistique visera ainsi à articuler plusieurs objectifs : **réduire l'impact du transport de marchandises sur la santé et l'environnement, partager la voirie et les espaces publics de façon plus équilibrée, et faciliter le développement économique**. Ce volet logistique se construit en étroite association avec les autres acteurs participant à la régulation du transport de marchandises sur le territoire, notamment la Métropole de Grenoble qui pilote la ZFE VUL/PL et la Feuille de route pour une logistique urbaine durable.

³ <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/316-le-plan-de-mobilite.htm>

⁴ Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, ou SMMAG est l'autorité organisatrice de la mobilité de l'aire urbaine grenobloise.

⁵ <https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/le-nouveau-plan-de-mobilite-pdm-du-smmag/>

⁶ Code des Transports : Article L1214-2

2. LE DISPOSITIF DE CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE

Conformément aux articles L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et L123-19-1 du Code de l'Environnement, Grenoble Alpes Métropole a engagé une procédure de consultation réglementaire sur son projet de Zone à faibles émissions mobilité (ZFE) pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. Cette consultation comportait deux volets : la consultation du public et la consultation des personnes publiques associées (PPA).

Le présent bilan vise à restituer les contributions des citoyens et des Personnes Publiques Associées (PPA) sur le projet de report de l'interdiction des VUL et PL Crit'air 2, et présenter les éléments de réponses formulés par Grenoble Alpes Métropole (voir partie 6 du présent bilan). Pour ce faire, la Métropole de Grenoble a mis à disposition du public et des parties prenantes un dossier réglementaire comprenant les éléments suivants :

- Une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ;
- Une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;
- Une évaluation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- Une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions, et les dérogations prévues ;
- Une évaluation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte ;
- Une description des impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine ;
- Un résumé non technique des études ;
- Les projets d'arrêtés de création de la ZFE.

2.1. La consultation du public

Grenoble Alpes Métropole a mis en place une procédure de participation du public :

Le dossier réglementaire et le projet d'arrêté ont été mis en ligne sur la plateforme participative de la Métropole : <https://metropoleparticipative.fr/participation/314567/32-espace-participatif.htm>

Un registre dématérialisé y a été mis à disposition **du 10 mars au 10 avril 2025** afin de recueillir les observations et propositions des participants. Par ailleurs, une version papier du dossier, accompagnée d'un registre manuscrit, a été accessible au siège de Grenoble Alpes Métropole (1 place André Malraux, Grenoble).

Afin d'informer le public sur la consultation, Grenoble Alpes Métropole a réalisé une brochure d'information de 8 pages, disponible en ligne sur la plateforme dédiée et en version papier au siège de la Métropole.

Un communiqué de presse a été diffusé pour accompagner la consultation, complété par des insertions dans la presse locale et spécialisée. L'information a ainsi été relayée par plusieurs médias, parmi lesquels L'Essor Isère, Place Gre'net, Le Dauphiné Libéré et L'Automobile Magazine.

ZFE 2028
Zone à Faibles Émissions -
Véhicules utilitaires légers et poids-lourds

CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE

Depuis 2019, Grenoble Alpes Métropole a progressivement mis en place une ZFE pour les véhicules utilitaires (VUL) et les poids-lourds (PL) dans un périmètre de 27 communes. En 2024, le territoire a pris la décision, en responsabilité et par pragmatisme, de reporter l'interdiction des véhicules utilitaires et des poids-lourds Crit'Air 2 de 2025 à 2028. Ce choix, fondé sur le constat d'un manque de solutions adaptées et sur l'étude des calendriers observés dans les 300 villes européennes ayant des zones à faibles émissions, a été fait après consultation des 27 communes du périmètre concerné. Une large étude visant à évaluer les effets attendus du dispositif, sur la mobilité, la qualité de l'air et les impacts socio-économiques a été réalisée. **Cette étude ainsi que le projet d'arrêté modifiant la ZFE sont soumis à la consultation du public.** Cette phase de consultation est l'occasion pour chacun de mieux connaître le projet, ses modalités et ses effets. C'est aussi un temps pour donner son avis. **À l'issue de la concertation, un bilan présentant les conclusions de la consultation sera diffusé. Un nouvel arrêté sera pris avant le 1^{er} juillet 2025 pour entériner le changement de calendrier.**

CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE
Une phase de consultation réglementaire du public aura lieu du 10 mars au 10 avril 2025. C'est l'occasion pour chacun de mieux connaître le projet, ses modalités et ses effets. C'est aussi un temps pour donner son avis grâce :

- à l'espace de contribution accessible sur la plateforme participative de la Métropole.
- au registre de contributions au siège de la Métropole : 1, place André Malraux - Grenoble du lundi au vendredi de 09h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h.

Seront mis à disposition le dossier réglementaire et le registre d'expression.

ET APRÈS ?

- À l'issue de la concertation, un bilan présentant les conclusions de la consultation sera diffusé.
- Un nouvel arrêté, tenant compte des observations et propositions recueillies, sera pris pour entériner le changement de calendrier.

Scannez pour retrouver la consultation en ligne !

Image 1. Extraits de la brochure éditée par Grenoble Alpes Métropole

2.2. La consultation des personnes publiques associées

En parallèle de la consultation du public, le projet d'arrêté ainsi que le dossier réglementaire ont été soumis pour avis, conformément à la réglementation, par l'autorité compétente aux autorités organisatrices de la mobilité des zones concernées et de leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. Chaque Personne Publique Associée (PPA) disposait d'un délai de deux mois, à compter de la réception du dossier, pour formuler un avis.

Au-delà de ces obligations, certaines PPA ont également été consultées de manière volontaire, dans une logique de concertation élargie.

Les PPA consultées sont :

- Les 49 communes membres de Grenoble Alpes Métropole ;
- Les 5 communes voisines du périmètre ZFE : Engins, Saint Nizier du Moucherotte, Biviers, Montbonnot Saint Martin et Saint Martin d'Uriage ;
- Les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Sud Isère ;
- La Région Auvergne Rhône-Alpes ;
- Le Département d'Isère ;
- La SMMAG - Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise ;
- La Direction Départementale des territoires (DDT) – Isère ;
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) - Unité départementale de l'Isère ;
- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- La Communauté d'universités et établissements (COMUE) Grenoble Alpes ;
- La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR Centre-Est) ;
- La Préfecture de la Région Auvergne Rhône-Alpes ;
- La Préfecture du Département d'Isère ;
- La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Isère ;

- La Chambre de l'agriculture Isère ;
- La Chambre de Métiers et de l'Artisanat Isère.

3. SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS DE LA CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE

3.1. La consultation du public

3.1.1. Les contributions du public

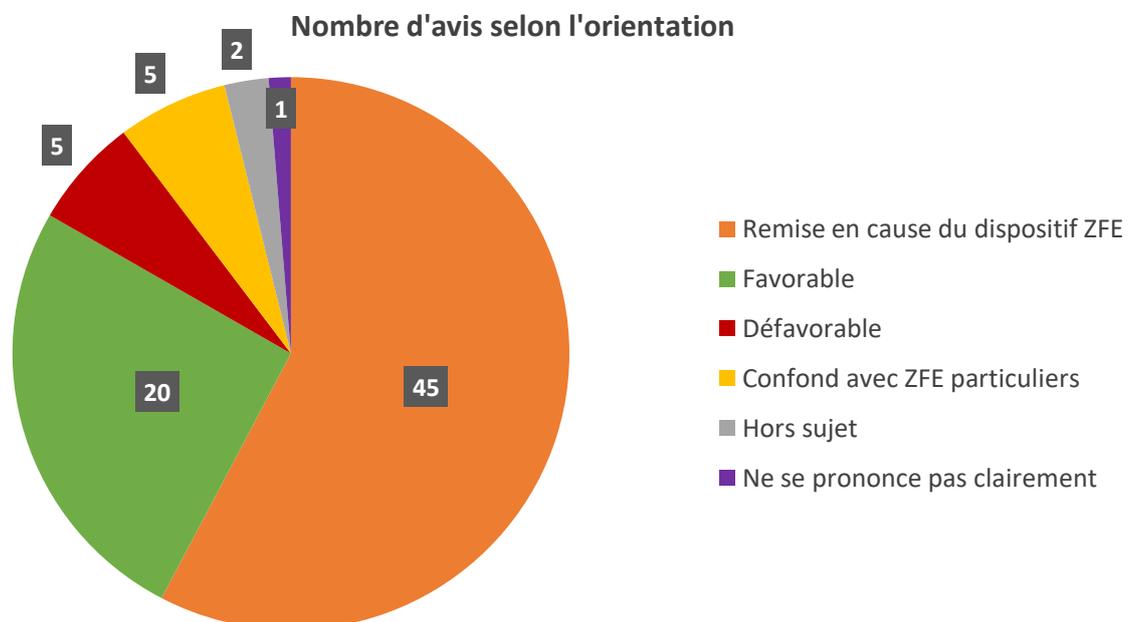
La consultation du public a permis de recueillir 78 avis et contributions. Ce chiffre, relativement modeste, peut s'expliquer par la nature technique et spécialisée du sujet, qui s'adresse à un public plus restreint. À titre de comparaison, la consultation relative à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) voitures particulières et deux-roues à moteur, menée en 2023, avait suscité 318 contributions.

3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées

Chaque contribution a été analysée afin de présenter le reflet des différentes positions

Ont ainsi été relevés :

- Sur les 78 avis exprimés :
 - 45 avis remettent en cause le dispositif ZFE « en général »
 - 20 avis favorables
 - 5 avis défavorables
 - 5 avis confondent le projet avec celui de la ZFE pour les véhicules particuliers
 - 2 avis hors sujet
 - 1 avis ne se prononce pas

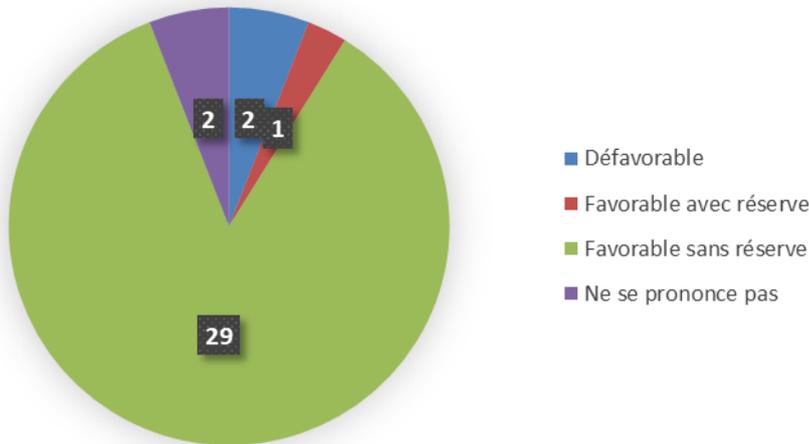


3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)

Trente-deux personnes publiques associées ont transmis un avis sur le projet de Zone à Faibles Émissions dans le délai imparti. Deux réponses ont été reçues hors délai (mais cependant prises en compte dans le présent bilan).

Nombre d'avis selon l'orientation

(en prenant en compte les avis hors délai)



Liste des PPA ayant remis un avis dans le délai de 2 mois imparti :

- Commune de Seyssins
- Communauté de communes de l'Oisans
- Communauté de communes du Pays Voironnais
- Commune de Corenc
- Commune de Seyssinet-Pariset
- Commune de Gières
- Commune de La Tronche
- Commune de Murianette
- Communauté de communes de Bièvre Est
- Commune de Mont Saint Martin
- SMMAG
- Commune de Saint-Martin-le-Vinoux
- Commune de Saint Barthélemy de Séchilienne
- Commune de Grenoble
- Commune d'Herbeys
- Commune de Champ sur Drac
- Commune de Fontanil-Cornillon
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat (CMA Isère)
- Commune de Varcès
- Commune de Vizille
- Communauté de communes Cœur de Chartreuse
- Commune de Pont-de-Claix
- Commune de Saint-Égrève
- Grenoble Alpes Métropole, au titre de sa compétence sur les mobilités
- Conseil Départemental 38
- Communauté de communes Bièvres Isère
- DREAL - unité départementale Isère
- DDT Isère
- Préfecture Isère
- EP SCOT (ne se prononce pas)
- Commune de Jarrie
- Direction interdépartementale des routes - Centre-Est (DIR)

Avis PPA reçu hors délais (après le 04/05) :

- APRR
- Communauté de communes Le Grésivaudan

4. ANALYSE DES REGISTRES D'EXPRESSION DU GRAND PUBLIC

4.1. Des expressions d'opposition au principe des ZFE ne concernant pas la question spécifique du report

Une majorité des participants (45 avis sur 78) a saisi l'occasion de la concertation pour exprimer un rejet global du principe même des Zones à Faibles Émissions (ZFE). Bien que ces contributions ne concernent pas la question spécifique du report à 2028 de l'interdiction des VUL et PL Crit'Air 2, objet de la consultation règlementaire, les paragraphes suivants en présentent une synthèse.

Les arguments mobilisés concernent la remise en cause de la légitimité écologique du dispositif, son efficacité réelle et ses conséquences sociales et territoriales jugées injustes.

4.1.1. La demande de suppression de la ZFE

Des contributions demandent la suppression totale de la ZFE.

« ANNULATION pure et simple des "zones à forte exclusion" ZFE sur la métropole grenobloise pour tous les véhicules et tous les crit'air. »

« Contre la zone ZFE »

« Stop ZFE »

« Je demande la suppression de la ZFE »

L'une d'entre elles argumente sa demande d'annulation de la ZFE en citant notamment le moratoire décidé par la Métropole de Montpellier. Elle dénonce un impact fort sur les populations vivant en périphérie qui ne pourraient plus accéder à l'agglomération, ainsi qu'un risque de fermeture accrue des commerces. L'auteur évoque une mesure *« impraticable »* et source de *« colère sociale »*.

Cette contribution cite également plusieurs formes de mobilisation citoyenne, notamment une pétition nationale en ligne ou des campagnes de courriers adressés aux élus ou aux instances locales, parfois inspirées par des personnalités publiques, telles que l'artiste Daniel Guichard ou l'auteur Alexandre Jardin.

4.1.2. Impact sur les libertés individuelles

Plusieurs contributeurs expliquent que la mobilité constitue un besoin indispensable, aussi bien pour accéder aux lieux des activités quotidiennes que pour pouvoir travailler. La voiture est associée à des valeurs positives : propriété, indépendance, liberté, confort, praticité... et pour certains les buts poursuivis ne justifient pas la remise en cause de son statut et de sa place dans l'espace urbain, quand bien même elle serait polluante. Ils considèrent ainsi que restreindre la circulation de certains véhicules serait attentatoire à leurs libertés individuelles.

« La constitution autorise le libre déplacement des personnes, les mesures contre les "vieilles" voitures sont tout simplement anticonstitutionnelles. », « Le mot LIBERTÉ est dans notre Constitution et là, en fait, on nous prive de notre liberté de vivre, de nous déplacer à notre guise... »

4.1.3. Une perception d'injustice sociale et territoriale

Plus de vingt contributions expriment un sentiment d'injustice sociale, en soulignant que la ZFE pénalise prioritairement les publics les plus modestes. Pour de nombreux participants, seules les personnes disposant de ressources suffisantes peuvent se conformer aux exigences du dispositif, notamment en renouvelant leur véhicule. À l'inverse, ceux qui n'en ont pas les moyens se retrouvent exclus des zones urbaines.

"144 pages pour expliquer qu'il faut interdire aux pauvres de venir en ville ?"

"Trappe à pauvreté pour ceux qui n'ont pas les moyens de remplacer leur véhicule."

"La création des ZFE est antisociale et à terme créera un fossé entre les riches... et les pauvres"

Une contribution fait référence à l'ouvrage "Les gueux" d'Alexandre Jardin, paru pendant la consultation, pour dénoncer la ZFE comme une mesure d'exclusion des plus modestes : *"C'est l'exclusion des gueux !"*.

Un contributeur résume sa frustration en ces termes : *« On pourrait bien sûr débattre de leur injustice sociale obligeant les moins aisés à changer leurs vieilles voitures mais autorisant les CSP+ à rouler dans des SUV de 2,5 tonnes. »*. Il rappelle que *« le GIEC insiste régulièrement sur la nécessité d'exemplarité et de justice sociale »*,

D'autres contributions dénoncent une écologie perçue comme punitive, qui ne tiendrait pas compte des réalités sociales : *« Marre de l'écologie punitive ! »*, *« Écologie capitaliste et punitive. »*, *« Mesure antipauvre. »*, *« Elles divisent la population en réduisant les droits des moins riches. »*.

Ce sentiment d'injustice est renforcé par la fracture entre les centres urbains bien desservis et des périphéries mal connectées, dont les habitants dépendent fortement de leur véhicule personnel pour travailler ou accéder aux services.

"Une dérogation est prévue pour les habitants dans la ZFE et travaillant à l'extérieur mais pas pour l'inverse."

"On va pouvoir se rendre à Villefontaine mais pas à Grand'Place, Alpexpo ou Neyrpic."

Le témoignage d'une Maire de commune non précisée illustre cette fracture ressentie : *« Je suis maire d'un petit village à l'écoute des habitants qui se posent des questions n'ayant pas les moyens financiers ni l'envie d'acheter un véhicule électrique. Punir les gens qui vont travailler tous les jours [...] par une encore nouvelle contrainte, c'est injuste. »*

4.1.4. Des impacts socio-économiques jugés délétères

Plusieurs contributions alertent sur les conséquences économiques de la mesure. Les plus touchés évoqués sont les artisans, commerçants, et petites entreprises qui ne peuvent absorber le coût du renouvellement des flottes. *« Fonctionnant sur un modèle économique réduit, je suis dans l'incapacité totale de faire l'acquisition d'un nouveau véhicule. »*

« Il ne faut pas tuer les entreprises ou les forcer à partir. »

« C'est une opération punitive pas de solutions disponibles pour les propriétaires de ces véhicules à l'heure actuelle. Gros investissement pour changer de véhicule. »

4.1.5. Une mesure jugée inadaptée aux réalités professionnelles et de terrain

Plusieurs témoignages émanent de professionnels, d'artisans, de petits commerçants ou d'indépendants qui ne peuvent pas adapter leur activité aux contraintes de la ZFE. Les solutions proposées (transports en commun, aides financières, parkings relais) apparaissent inopérantes voire irréalistes au vu des contraintes de terrain.

« Je suis amenée à descendre 1 à 2 fois par semaine chez METRO et GIRARD & ROUX [...] je suis dans l'incapacité totale de faire l'acquisition d'un nouveau véhicule. Je ne peux pas, non plus, me garer dans les parkings relais et continuer de faire "mes courses" en transports en commun »

« Les producteurs qui viennent alimenter le bassin grenoblois ne peuvent avoir des véhicules frigorifiques ou petits poids lourds qui soient conformes à cette nouvelle obligation. »

« Des offres [...] aux capacités fonctionnelles inappropriés aux besoins... »

4.1.6. Une remise en cause de l'efficacité écologique de la mesure

Pour huit contributeurs, le renouvellement forcé du parc automobile remet en question la pertinence écologique du dispositif. Il est perçu comme un contresens écologique, synonyme de gaspillage de véhicules encore fonctionnels et d'émissions supplémentaires liées à la production de nouveaux modèles.

"Recycler des milliers de voitures Crit'Air 2 est bien plus polluant que de les interdire"

Plusieurs participants dénoncent le bilan environnemental des véhicules électriques, notamment en termes de production, de pollution ou de recyclage.

« Une Tesla avec une lourde batterie n'a rien de propre si vous considérez l'extraction des minerais (lithium, cobalt, nickel, graphite) ou le recyclage (qu'on ne sait pas faire d'ailleurs) de la batterie. »

"Les pneus et les freins sont responsables de plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules, même électriques."

L'absence de prise en compte d'autres sources majeures de pollution comme le chauffage au bois ou l'industrie est évoquée à plusieurs reprises :

"Le transport routier représente 11% des particules fines, le chauffage au bois 71%. Pourquoi taper sur les voitures ?"

« Que dire des camions qui sillonnent la France et l'Europe, des voyages en avion, des paquebots et porte-conteneurs. »

Enfin, sept contributeurs remettent en cause la cohérence même des critères définissant les Zones à Faibles Émissions (ZFE), estimant qu'ils ne correspondent pas à la pollution réelle des véhicules :

"Les critères ZFE ne correspondent pas à la pollution réelle"

« Les véhicules classés 1 et 2 sont peu polluants. »

4.1.7. Une offre mobilité alternative jugée insatisfaisante

Pour cinq contributeurs, les transports en commun ne constituent pas aujourd'hui une alternative crédible à la voiture, que ce soit pour des raisons de fréquence, d'horaires, de coûts ou de pertinence géographique : *« Redirigeons les efforts de la Métropole sur l'amélioration de la fluidité des transports auto et bus. »*

La fiabilité du réseau est aussi remise en question : *« Vue la fiabilité des transports (trains, cars, bus ou tram), je ne les prends pas (sans parler de l'augmentation du temps de trajet). Il faut fiabiliser les moyens de transports en commun avant d'imposer une telle ZFE. »*

La question de l'accessibilité financière revient à trois reprises également : *« Commençons par rendre les transports en commun plus accessibles financièrement. »*

4.1.8. Une remise en cause des effets des mesures de qualité de l'air

Un contributeur questionne les instruments de mesure et leur représentativité : *« Quel gain est attendu sur la qualité de l'air par cette mesure ? Le capteur Air-Atmo de la Rocade Sud est-il un bon indicateur puisqu'il est situé sur la seule voie de contournement de l'agglomération grenobloise, le long d'une voie ferrée et entre deux chaufferies collectives ? »*

4.1.9. Un rejet politique et symbolique de la démarche

Pour certains et certaines c'est la politique de la Métropole qui est pointée du doigt.

"Foutez-nous la paix avec votre ZFE et votre encadrement des loyers" "Halte à l'écologisme punitif" "Oser un vrai référendum d'initiative populaire" "Les ZFE : un entêtement dogmatique à taper sur la voiture" "La seule chose à faire est de supprimer cette interdiction scélérate"

Une contribution a mis en perspective les chiffres liés à la pollution de l'air avec d'autres causes de mortalité, suggérant que les arbitrages politiques opérés en la matière pourraient être disproportionnés.

« Votre argumentaire se base sur le nombre de décès liés à la pollution de l'air : 40 000 morts par an. Le tabac, c'est 75 000 décès par an (chiffres Santé Publique France), soit 200 morts par jour. Pourquoi n'interdit-on pas le tabac ? »

4.1.10. Des propositions de mesures à déployer en alternative à la ZFE

Trois contributeurs et contributrices ont exprimé leur souhait de voir mises en place des solutions qu'ils jugent plus souples et mieux adaptées aux spécificités du territoire.

- ⇒ Mettre en place un péage urbain inspiré de Londres ou Singapour, permettant à toutes et tous de circuler en payant une redevance, avec des exemptions sociales.
- ⇒ Développer les parkings relais et garantir leur accessibilité (emplacements, horaires, prix).
- ⇒ Des attentes de mesures permettant une meilleure alternative aux véhicules : P+R et gratuité

4.2. Les contributions favorables au report de l'interdiction du Crit'air 2

4.2.1. Une inadéquation entre l'offre industrielle actuelle et les exigences de calendrier

Plusieurs contributions alertent sur l'impossibilité matérielle d'adapter leurs véhicules à temps en raison :

- ⇒ D'une offre industrielle insuffisante,
- ⇒ De contraintes techniques incompatibles avec les usages professionnels (autonomie, charge utile, disponibilité sur le marché de l'occasion).

"Les véhicules Crit'Air 2 sont nombreux et difficilement remplaçables dans un si bref délai, surtout pour les professionnels."

"Mon véhicule a une carte grise camionnette Crit'Air 2 et il n'existe pas de véhicule de remplacement."

"Actuellement, l'offre des constructeurs ne propose pas d'équivalent au thermique en version électrique ou hybride."

"L'offre à leur disposition semble effectivement à la fois restreinte et onéreuse."

Enfin, un participant exprime la contradiction entre les contraintes imposées et les politiques passées, qui ont longtemps orienté les professionnels vers le diesel

4.2.1. Le coût du remplacement du véhicule

Le coût du renouvellement de véhicule, combiné à l'inéligibilité à certaines aides, est un frein majeur :
« Je n'ai pas les moyens de changer de véhicule par un qui serait Critère 0 ou 1. »

La durée d'amortissement des véhicules est citée comme incompatible avec le rythme de la ZFE.

"La cadence imposée par le calendrier de la ZFE n'est pas compatible avec les durées d'amortissement des véhicules."

4.2.2. Une attente de mise en œuvre progressive, fondée sur la pédagogie et le respect des règles existantes

Quelques contributions pointent la nécessité d'une application effective des règles existantes, avant tout nouveau durcissement. Le constat est que les mesures prévues ne sont pas systématiquement appliquées, en particulier en matière de contrôle des véhicules déjà interdits.

"Il faut en priorité augmenter les moyens dédiés à l'application des règles existantes et à la pédagogie autour des problèmes de concentration des pollutions locales."

"Commençons par appliquer l'obligation d'apposer sa vignette, mesure peu respectée."

« Débarrassez la ville des véhicules qui n'ont déjà plus le droit de rouler à ce jour devrait être une priorité ! »

Cette situation nourrit un sentiment d'incohérence : certains estiment que vouloir repousser ou au contraire durcir la ZFE sans avoir respecté ou contrôlé les dispositions en cours compromet sa légitimité.

4.2.3. Volonté d'information

Un participant propose d'adresser un courrier personnalisé aux détenteurs de vignettes Crit'Air 2: *« [...] exposant les arguments de la nécessité et en précisant les modalités (quels axes resteront autorisés etc..) »*

4.2.4. Calendrier : entre soulagement et crainte

Plusieurs contributeurs accueillent favorablement un décalage dans le temps, souvent justifié par des considérations économiques et sociales : « *Oui au report* », « *Je suis pour le report de la ZFE pour les véhicules utilitaires légers et poids lourds à 2028.* », « *Je soutiens le décalage en 2028 de la ZFE pour les Crit'Air 2.* », « *Je suis pour le report de l'exclusion des véhicules Crit'Air 2 !!* », « *Le report de la dernière phase de la ZFE est une bonne nouvelle.* »

Certains s'inquiètent de devoir renoncer à leur activité ou se déplacer davantage, avec des conséquences négatives en chaîne : « *En 2028, si la dernière phase est appliquée, soit je travaille en dehors des communes qui ont signé la ZFE utilitaires (donc plus de trajets, plus de fatigue, plus d'usure du véhicule), soit j'arrête mon activité. Je ne pense pas que d'ici là, les constructeurs auront fait des "miracles" en termes techniques.* »

Enfin, un contributeur appelle à la prudence pour éviter de créer un sentiment d'injustice contre-productif : « *Les contraindre trop vite et trop fort pourrait encore distiller le sentiment d'injustice qui sert des propos négationnistes et complotistes allant à l'encontre de l'intérêt général.* »

4.2.5. Une remise en cause de l'efficacité écologique

« *Non aux ZFE pour les petits rouleurs, les artisans, et les véhicules à partir du crit'air 2 qui au final ne sont pas plus polluants que des véhicules électriques.* » « *Les véhicules critère 2 ont des moteurs qui émettent pas tant que ça.* »

Position de la Fédération du BTP de l'Isère sur le calendrier ZFE

La Fédération du BTP de l'Isère représente 700 entreprises adhérentes, soit près de la moitié des 30 450 salariés du secteur dans le département. Parmi ces entreprises, environ 450 interviennent quotidiennement dans le périmètre de la ZFE.

« **La Profession a fait de gros efforts financiers pour renouveler sa flotte de véhicules** en composant avec une offre des constructeurs peu, voire pas adaptée pour répondre aux contraintes imposées par le calendrier de la ZFE. Selon l'offre disponible à ce jour les entreprises pour leurs PL (poids lourds) et VU (véhicules utilitaires) sont au mieux équipées de véhicules Crit'Air 2 et à la marge de VU électriques peu compatibles avec les métiers exercés ou encore de quelques véhicules au gaz.

Aujourd'hui, il leur très difficile d'optimiser encore leur flotte pour deux raisons, d'une part l'offre des constructeurs reste peu mature et d'autre part financièrement elles sont à la limite de leur capacité. En effet, selon l'étude de la Cellule Economique Régionale de la Construction Auvergne Rhône-Alpes, (CERC) menée il y a deux ans auprès de 815 entreprises du BTP en AURA, la durée de vie moyenne d'un PL est de 17 ans et celle d'un VU de 14 ans. Concrètement, la cadence imposée initialement par le calendrier de la ZFE n'est pas compatible avec les durées d'amortissement des véhicules des entreprises du BTP.

La décision de décaler le calendrier de la ZFE, empreinte de pragmatisme et de bon sens, est nécessaire pour laisser le temps à l'offre de véhicules et d'infrastructures de se développer et de se diversifier de manière durable. Il est temps de laisser le temps au temps d'autant plus que la qualité de l'air n'a cessé de s'améliorer ces dernières années.

Toutefois, il n'est absolument pas certain que l'offre des constructeurs ait évolué de manière significative en 2028. En effet, beaucoup de constructeurs n'ont pas encore clairement défini leur politique de développement en matière de véhicules « propres ». Les choix d'investissement des entreprises en la matière, ne pourront se faire par défaut, l'offre devra être pérenne au risque de ne pas pouvoir répondre aux exigences de la ZFE et de les fragiliser financièrement.

A ce jour, la Fédération du BTP de l'Isère se prononce en faveur du report de l'interdiction des Crit'Air 2 pour les VUL et PL à 2028 mais s'interroge quant à l'évolution de la compatibilité de l'offre avec le futur calendrier de la ZFE. »

4.3. Les contributions défavorables au report de l'interdiction du Crit'air 2

4.3.1. Une crainte quant à l'impact négatif du report sur la qualité de l'air

Sur les 5 avis défavorables 4 d'entre eux s'expriment sur la qualité de l'air. Ces avis s'appuient sur une exigence forte de cohérence écologique et de protection sanitaire, soulignant que la pollution atmosphérique reste une urgence de santé publique, notamment pour les populations vulnérables.

« La pollution de l'air impacte fortement la santé des habitant-es de la Métropole, notamment les plus fragiles. En cas de report, ils pourraient attaquer en justice les élu-es pour négligence ou mise en danger, la ZFE produisant des effets positifs sur la qualité de l'air. », « À quel coût évaluez-vous les dégâts sur la santé et les morts supplémentaires pendant ces 3 ans ? », « [...] une évaluation sanitaire du nombre de victimes de ce projet de décision malgré la reconnaissance accrue de la pollution de l'air en 2025 en milieu urbain et de l'exposition des populations les plus jeunes et les plus âgées [...] ».

Plusieurs voix rappellent que la réduction du trafic de véhicules thermiques est un enjeu de santé publique : *« diminuer le trafic de véhicules thermiques est un enjeu de santé publique (50 000 morts/an lié à la pollution atmosphérique) ».*

Enfin, quelques contributions saluent les progrès accomplis collectivement : *« La pollution a fortement diminué ces dernières années avec les efforts de tous, et c'est une bonne chose. », « Faire en sorte que nos villes soient moins polluées et plus agréables à vivre, c'est une bonne chose. ».*

La ZFE est perçue comme un outil réglementaire indispensable, inscrit dans le Plan de Protection de l'Atmosphère et dans le Plan Climat Air Énergie métropolitain. Le respect du calendrier initial est vu comme un impératif éthique, sanitaire et institutionnel par un contributeur : *« [...] le Plan Climat Air Énergie Métropolitain en vigueur, adopté en 2020, dans son orientation 10 « réduisons l'impact du transport et des livraisons de marchandises », prescrit, page 25, « en élargissant le périmètre de la ZFE pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, et en renforçant progressivement les restrictions d'accès jusqu'à l'interdiction des véhicules jusqu'aux CQA 2 inclus en 2025 ». [...] le Plan de Protection de l'Atmosphère en vigueur, arrêté le 16 décembre 2022, dans son action MU.2.1 « Poursuivre la ZFE VUL/PL pour optimiser la logistique » prescrit [...] de « respecter le calendrier fixé dans l'arrêté n°19-AP00016 ».*

4.3.2. Un attachement à l'efficacité du signal politique

Certains avis défavorables au report expriment une volonté de maintenir un signal fort auprès des usagers, en particulier ceux qui attendent toujours la dernière minute pour s'adapter. Selon eux, chaque recul fragilise la crédibilité des politiques publiques, alimente les comportements attentistes et compromet l'atteinte des objectifs climatiques. Ces répondants défendent une logique de progressivité par la pédagogie et non par le report. Ils proposent de maintenir l'échéance de juillet 2025, en instaurant éventuellement une tolérance initiale sans sanctions, mais en maintenant l'interdiction pour engager la transition dès maintenant.

"Le report donnerait un mauvais signal à tous les propriétaires de véhicules concernés."

"Garder la date de juillet 2025 incite les propriétaires à commencer de suite à réfléchir aux alternatives."

4.3.3. Une confiance dans la dynamique industrielle et les solutions existantes

Pour deux contributeurs les solutions alternatives existent pour accompagner la transition : *« La solution du rétrofit (transformation des véhicules existants, moins chère que le neuf, notamment au GNV, mais aussi à l'électricité) pourrait ainsi être mise en œuvre par les acteurs économiques du territoire. »*

Pour un contributeur la demande créant l'offre : *« Les solutions vont nécessairement être créées par les fabricants, ou mises aux normes françaises si elles existent déjà ailleurs. »*

4.3.4. Une opposition nette au report

Les 5 contributions regrettent le report : « *J'exprime un avis négatif sur le report du calendrier ZFE.* », « *Pourquoi poser des objectifs ambitieux, et toujours ensuite rétropédaler ? Il est possible de garder l'objectif initial, sans repousser la protection de nos poumons de 3 ans.* », « *A toujours reporter on n'y arrivera jamais. Dans 3 ans on aura le même débat, les mêmes arguments.* »

4.3.5. Une dénonciation de l'insuffisance du dossier réglementaire

Une contribution estime que le dossier réglementaire soumis à la consultation, devrait comporter plus de données sanitaires, financières, socio-économiques et environnementales (bilan carbone). Elle appelle à renoncer au report et demande que le dossier réglementaire soit complété.

"Le dossier d'étude de la consultation omet les irrégularités d'un tel projet d'arrêté »

4.3.6. Des attentes en faveur d'une stratégie de distribution urbaine

Une piste est évoquée pour rendre la mise en œuvre de la ZFE plus réaliste et acceptable, le transfert des marchandises à la limite de la zone. Il s'agirait de permettre aux poids lourds et véhicules non conformes de livrer à des plateformes en périphérie, d'où des véhicules propres (électriques, GNV, vélos cargos...) prendraient le relais pour les livraisons du dernier kilomètre. *"Le transfert des marchandises à la limite de la ZFE, pour les livrer avec des véhicules propres, est une solution évoquée depuis fort longtemps qui pourrait enfin être mise en œuvre."*

5. LE REGISTRE D'EXPRESSION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Sur les 34 avis reçus, 29 sont favorables, 1 est favorable avec réserves, 2 sont défavorables et 2 ne se prononcent pas.

5.1. Une très grande majorité d'avis favorables

Cette large adhésion repose sur plusieurs arguments regroupés ci-dessous par thématique.

5.1.1. Une inadéquation de l'offre de véhicules faibles émissions avec les besoins du territoire

Un argument central invoqué par la majorité des personnes publiques associées (PPA) concerne l'absence d'une offre suffisante de véhicules à faibles émissions (VFE) sur le marché pour permettre une transition réaliste d'ici juillet 2025.

"Le fait qu'il existe une inadéquation encore trop importante entre l'offre disponible de véhicules à faibles émissions et les besoins des entreprises a bien sûr appuyé cette décision."

5.1.2. Un besoin de temps pour permettre une transition juste et équilibrée

Le report à 2028 est perçu comme un délai nécessaire pour permettre aux entreprises, artisans de s'adapter à la réglementation selon plusieurs PPA.

«[...] effets de bord d'une telle mesure, notamment touchant les entreprises les plus fragiles pour lesquels cette ZFE va générer de nouvelles contraintes ».

"Ce report donne le temps nécessaire aux particuliers et aux professionnels pour s'adapter progressivement, tout en limitant les impacts sociaux et économiques."

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) appuie la décision :

"Cette évolution permet de garantir une mise en œuvre efficace et réaliste du dispositif ZFE VUL-PL, adaptée aux réalités actuelles."

5.1.3. L'atteinte des objectifs de qualité de l'air à 2030

L'État reconnaît que le report à 2028 permet d'atteindre les objectifs de qualité de l'air à 2030.

« Il est néanmoins acté que le report de l'interdiction en 2028 impactera l'atteinte des objectifs du PPA 3, qui ne bénéficiera pas des gains d'émissions obtenus par l'interdiction des Crit'Air 2 lors de son évaluation en 2027. Toutefois, le PPA étant avant tout un outil permettant de respecter les valeurs limites réglementaires, il est pertinent de se consacrer à l'atteinte des objectifs 2030 fixés par la directive 2024/2881. Le dossier réglementaire montre que le report de l'interdiction permettra d'atteindre l'objectif de réduction des dioxydes d'azote initialement prévue en 2030. » ; « [...] d'après les modélisations réalisées par Atmo Auvergne Rhône-Alpes, les efforts fournis dans le cadre des dossiers réglementaires des ZFE-m VUL PL et véhicules particuliers, les efforts fournis dans la mise en œuvre cumulée des deux ZFE-m répondraient aux objectifs du PPA en termes de gains d'émission de dioxydes d'azote issues des actions mobilité sur votre territoire. »

5.1.4. Cohérence du calendrier avec celui des autres ZFE

Pour plusieurs PPA dont l'État : *« ce report s'inscrit à plus large échelle dans un souci de cohérence avec le calendrier des autres ZFE en France et en Europe, améliorant ainsi la lisibilité et l'acceptation sociale. »*

5.2. D'autres avis favorables, avec réserves

5.2.1. Une expression d'opposition à la ZFE en tant que telle

Bien que favorable au report, la commune de Murianette exprime une opposition claire à la mise en place de la ZFE : *« Vous n'êtes pas sans savoir que je suis opposé à la mise en place de la ZFE et c'est pour cela que je ne l'ai pas instaurée sur la commune de Murianette. C'est donc en toute logique que je suis pour le recul de la mise en vigueur de contraintes encore plus drastiques pour les usagers, notamment ceux qui n'ont pas assez de ressources pour changer de véhicules, et les « petits artisans » pour qui, renouveler leur flotte automobile représente un investissement difficilement, voire impossible, à mettre en œuvre. »*

5.2.2. Le respect du calendrier actualisé

La commune de Seyssinet-Pariset affirme l'importance de maintenir le calendrier actualisé pour la mise en œuvre de la ZFE : *« Nous tenons ici à rappeler l'importance de se tenir à ce nouveau calendrier, l'instauration de cette ZFE constituant un levier essentiel pour la réduction des émissions polluantes sur notre territoire, et améliorant la qualité de vie de nos concitoyens. »*

5.2.3. Une incertitude quant au report à 2028

La communauté de communes de Bièvre Est souhaite que Grenoble Alpes Métropole étudie à nouveau la pertinence de l'interdiction du crit'air 2 pour le VUL et PL, en amont de sa mise en œuvre.

« [...] À quelques mois de cette nouvelle échéance, il pourra être opportun que La Métropole s'assure à nouveau que les conditions d'offre et de demande seront réunies pour activer l'interdiction. »

La CMA Isère donne un avis favorable mais insiste sur la prise en compte des difficultés spécifiques des entreprises artisanales :

"Il nous paraît indispensable d'adapter davantage ce dispositif ZFE VUL-PL aux problématiques des petites entreprises artisanales impactées dans leurs activités."

La CMA appelle à :

- Renforcer les dispositifs d'aide existants et les maintenir dans la durée ;
- Éviter les effets pervers comme la fuite des entreprises ou la hausse des coûts de livraison ;
- Être associée lors de réunions de concertation en 2025/2026 avec des représentants CMA des activités (Bâtiment / Services / Alimentaire / Production) impactées par la ZFE, pour co-construire un dispositif ZFE VUL PL prenant en compte tous les enjeux pour des entreprises artisanales.

5.3. Deux avis défavorables

5.3.1. L'avis défavorable de la Ville de Grenoble

La Ville de Grenoble a exprimé un avis défavorable au report de l'interdiction à 2028, qui repose sur des arguments sanitaires, environnementaux et juridiques.

"L'amélioration de la qualité de l'air extérieur demeure un enjeu sanitaire de premier plan pour le territoire de la métropole grenobloise. [...] Pour rappel, Santé Publique France, en 2021, estime à 293 le nombre de décès prématurés par an attribuables à la pollution atmosphérique par les particules fines dans la métropole grenobloise et à 135 les décès liés au dioxyde d'azote."

La Ville rappelle que les niveaux de pollution, notamment en NOx et PM2.5, restent supérieurs aux valeurs guides de l'OMS et que le transport de marchandises (dont 3/4 des VUL et PL sont Crit'Air 2) constitue une part importante de cette pollution.

"Il apparaît peu opportun de repousser de trois ans un dispositif qui vise à améliorer la qualité de l'air extérieur."

De plus, Grenoble met en doute la conformité réglementaire du report qui serait ainsi, selon elle, une source d'instabilité juridique.

"Ce report contrevient non seulement au plan climat air énergie métropolitain 2020-2030, au Plan de déplacements urbain 2030 (PDU 2030) mais aussi au Plan de Protection de l'Atmosphère 3 (PPA 3) qui indique clairement le calendrier d'interdiction des Certificats à la Qualité de l'Air (CQA) (page 105 du PPA3) et fixe l'objectif de « poursuivre et amplifier la mise en œuvre de la ZFE VUL/PL » pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique. Remettre en cause ce calendrier reviendrait ainsi à contrevenir au PPA3 pourtant arrêté le 16 décembre 2022 en préfecture de l'Isère.

Cet arrêté créerait donc une insécurité juridique du cadre réglementaire là où le plus important pour les entreprises, dans un contexte économique déjà éprouvant pour certaines d'entre elles, est la stabilité et la prévisibilité de la règle. »

5.3.2. L'avis défavorable du département

Bien que le Département se montre favorable au report de l'échéance initiale, il émet un avis défavorable sur le projet de ZFE dans son ensemble. Il considère en effet que, malgré les ajustements calendaires et les dérogations prévues, les contraintes techniques, économiques et structurelles rendent le dispositif difficilement applicable, même à l'horizon 2028.

« Le Département partage la nécessité de reporter le calendrier initial proposé au regard des éléments avancés et des diverses dérogations envisagées. Pour autant, la composition du parc de VUL et PL, les coûts induits par le remplacement ou la transformation des véhicules et le montant des aides possibles rendent peu réaliste le déploiement d'une ZFE propre à ce type de véhicule, même à l'échéance 2028. »

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES A DONNER

Sur les 78 contributions reçues dans le cadre de la concertation auprès du public, seules 25 portent spécifiquement sur son objet : le report à juillet 2028 de l'interdiction de circulation et de stationnement des véhicules utilitaires légers et poids lourds (catégories N1, N2, N3) classés Crit'Air 2, initialement prévue au 1^{er} juillet 2025 dans le périmètre des 27 communes concernées. Ce nombre relativement limité reflète une mobilisation modérée du public sur ce point précis qui peut s'expliquer par la nature technique et spécialisée du sujet, qui s'adresse à un public plus restreint.

Parmi l'ensemble des contributions, 45 expriment une opposition globale à la Zone à Faibles Émissions, sans distinction entre les différentes étapes de mise en œuvre ni entre les catégories de véhicules concernées. Cette opposition de principe contraste nettement avec les positions exprimées par les Personnes Publiques Associées (PPA), très majoritairement favorables au report (30 sur 34 avis exprimés).

Ce contexte s'inscrit par ailleurs dans un climat national où les Zones à Faibles Émissions font l'objet d'un traitement médiatique intensifié et de contestations croissantes, alimentant parfois une défiance généralisée vis-à-vis de ce dispositif.

Les arguments avancés, tant par les contributeurs favorables que par les PPA, font largement écho aux considérations qui ont conduit Grenoble Alpes Métropole à envisager ce report, renforçant ainsi la légitimité de la démarche.

Les résultats de cette concertation révèlent la nécessité de poursuivre la communication sur plusieurs axes :

- De la pédagogie sur le fonctionnement de la ZFE, ses objectifs sanitaires et environnementaux, ses phases successives, et les obligations légales qui la régissent.
- Une communication claire sur les périmètres géographiques concernés, les types de véhicules visés à chaque échéance, et les mesures de dérogation ou d'accompagnement existantes.
- Une adaptation du discours aux différents publics (professionnels, particuliers, collectivités, associations), en prenant en compte les usages spécifiques, les contraintes économiques ou les réalités territoriales.
- Un renforcement des espaces d'écoute, de médiation et de co-construction apparaît comme une condition nécessaire à l'acceptabilité sociale des mesures liées à la qualité de l'air.

Dans le cadre de ce bilan, Grenoble Alpes Métropole a pris en compte l'ensemble des éléments soulevés et entend apporter des réponses claires aux contributeurs, tout en précisant les points qui appellent des éclaircissements.

Orientation des opinions exprimées	Synthèse des avis	Éléments de réponse
Favorable au report	Les professionnels ne sont pas prêts à une interdiction des véhicules crit'air 2 en 2026 : inadéquation de l'offre, coût encore trop élevés des véhicules alternatifs, contraintes spécifiques à certains métiers...	<p>Cette préoccupation est pleinement partagée par Grenoble Alpes Métropole. La décision d'intégrer un report de l'échéance à 2028 dans le projet d'arrêté résulte d'un constat convergent sur l'inadéquation actuelle entre l'offre de véhicules disponibles et les besoins du territoire. Cette orientation est détaillée dans le dossier réglementaire (section 2.1.3), qui met en évidence les limites du marché, les contraintes pesant sur les professionnels, ainsi que la nécessité d'une coordination avec les calendriers retenus dans d'autres ZFE françaises et européennes. Le report constitue ainsi une mesure de pragmatisme, visant à garantir une mise en œuvre réaliste et équitable du dispositif.</p> <p>Les limites de l'offre ont justifié le report. Un renforcement de l'accompagnement est prévu (p. 84-91), incluant le Fonds Air Véhicules, le conseil individualisé.</p>
Favorable au report mais réservé	Certains acteurs ont déjà investi dans des véhicules Crit'Air 2 récents ou adaptés à leur activité.	La décision de report s'inscrit dans une logique d'écoute et de pragmatisme, tenant compte de l'état actuel du parc de véhicules et des adaptations déjà engagées par les professionnels et les particuliers. Ces éléments sont développés à la page 38 du dossier réglementaire.
Favorable au report mais réservé	Une incertitude sur des conditions d'interdiction du crit'air 2 plus propices en 2028	<p>Le report de l'étape d'interdiction des VUL et PL classés CQA2 de 2025 à 2028 se veut être une décision pragmatique, prise par Grenoble Alpes Métropole après consultation des 27 communes du périmètre, et reposant sur un équilibre entre la capacité d'adaptation des acteurs et la nécessité de concourir à l'amélioration de la qualité de l'air.</p> <p>L'avis favorable des représentants des acteurs économiques témoigne de la faisabilité de cette trajectoire.</p>
Favorable au report avec suggestion	Attente de poursuivre la concertation avec les acteurs économiques	Particulièrement vigilante à la capacité d'adaptation des acteurs économiques à la ZFE VUL-PL, et plus généralement à l'accompagnement des acteurs dans la nécessaire transition écologique, la Métropole mène une évaluation continue du dispositif depuis 2021, reposant notamment sur des temps d'échanges menés avec les différentes organisations représentatives des filières économiques, syndicats professionnels et chambres consulaires. Par ailleurs, l'élaboration d'un « indice de fragilité » (cf p. 93 du dossier d'étude) a permis

		<p>d'identifier des filières économiques qui feront l'objet d'une attention particulière, comme le secteur de la construction. Des entretiens ciblés pourront être conduits prochainement avec des structures de ces filières, en lien avec les chambres consulaires.</p>
Défavorable au report	<p>Enjeu de santé publique prioritaire ; gain avéré sur la pollution ; besoin de maintenir un cap clair. Risque d'effet démobilisateur si report.</p>	<p>La santé publique demeure la priorité centrale de la mise en œuvre de la ZFE sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole. Le report de l'interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds Crit'Air 2 à juillet 2028 ne remet pas en cause l'objectif d'amélioration durable de la qualité de l'air d'ici 2030.</p> <p>Les résultats de modélisation menés par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes montrent que cette trajectoire permet :</p> <p>Une réduction de 76 % des émissions de NOx entre 2024 et 2030, soit environ 310 tonnes de polluants atmosphériques en moins pour les seuls VUL et PL (cf. p. 14-15) ;</p> <p>Une diminution des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) pouvant atteindre -4 µg/m³ dans les zones les plus exposées, en particulier à proximité des axes routiers (cf. p. 15) ;</p> <p>Une baisse significative de l'exposition de la population : 30 000 personnes de moins seraient soumises à des niveaux de NO₂ supérieurs aux seuils de l'OMS grâce à l'interdiction des Crit'Air 2 en 2028 (cf. p. 15)</p> <p>Ces gains sanitaires tangibles justifient pleinement le maintien d'un cap clair à horizon 2030, et ce malgré l'ajustement du calendrier.</p>
Défavorable au report	<p>Attente de compléments du dossier réglementaire par « une évaluation sanitaire du nombre de victimes de ce projet de décision malgré la reconnaissance que le « scénario Crit'Air 2 interdits en 2025 permet de réduire l'exposition des populations et les impacts sanitaires associés, avec plusieurs années d'avance »</p>	<p>L'objectif central de la ZFE est l'amélioration de la santé et l'évaluation sanitaire des actions peut en effet constituer un élément d'aide à la décision pertinent. Cependant, une telle évaluation est lourde et peut difficilement être réalisée systématiquement. D'ailleurs, l'évaluation sanitaire du nombre de victimes ne constitue pas un attendu réglementaire, notamment tels que précisés par l'article R.2213-1-0-1 du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales).</p> <p>NB : Extrait de la réponse de l'État : « <i>Le dossier réglementaire comprend toutes les parties attendues et Prévue par le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT). Le document est très complet et lisible, y compris pour le grand public.</i> » Annexe avis de l'État, page 1.</p> <p>Le report de l'interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds Crit'Air 2 à juillet 2028 ne remet pas en cause l'objectif d'amélioration durable de la qualité de l'air d'ici 2030. Les résultats de modélisation menés par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes montrent que cette trajectoire permet : une réduction de 76 % des émissions</p>

		de NOx entre 2024 et 2030, soit environ 310 tonnes de polluants atmosphériques en moins pour les seuls VUL et PL (cf. p. 14-15) ; Une diminution des concentrations de dioxyde d'azote (NO ₂) pouvant atteindre -4 µg/m ³ dans les zones les plus exposées, en particulier à proximité des axes routiers (cf. p. 15) ; Une baisse significative de l'exposition de la population : 30 000 personnes de moins seraient soumises à des niveaux de NO ₂ supérieurs aux seuils de l'OMS grâce à l'interdiction des Crit'Air 2 en 2028 (cf. p. 15). Les gains sanitaires tangibles justifient pleinement le maintien d'un cap clair à horizon 2030, et ce malgré l'ajustement du calendrier.
Défavorable au report	Attente de compléments du dossier réglementaire par « Une évaluation financière du surcoût de carburant que générerait cette décision pour les entreprises du bassin pourtant déterminante pour une évaluation socio-économique »	L'évaluation financière du surcoût de carburant ne constitue pas un attendu réglementaire, notamment tels que précisés par l'article R.2213-1-0-1 du CGCT. Par ailleurs, en reportant le pas d'interdiction des véhicules classés Crit'Air 2, la Métropole fait le choix d'apporter de la souplesse aux détenteurs de véhicules thermiques, notamment Diesel, qui n'ont pas toujours d'alternatives à court terme (ce constat est illustré dans le dossier des pages 38 à 40). Dans le même temps, elle encourage la transition énergétique des flottes, au travers du déploiement des stations de recharge (p.84) d'une prestation de conseil gratuite et personnalisée (p. 87), et d'un soutien à l'acquisition des véhicules faibles émissions (p. 88).
Défavorable au report	Attente de compléments du dossier réglementaire par : « Une évaluation des émissions de carbone que générerait globalement ce report, ni de présentation des mesures de compensation carbone qu'envisage l'établissement public pour compenser les effets de ce projet de décision. »	L'évaluation des émissions de carbone ne constitue pas un attendu réglementaire, notamment tels que précisés par l'article R.2213-1-0-1 du CGCT. Toutefois, la Métropole a bien intégré au sein du dossier (page 82) des éléments relatifs aux impacts de la ZFE sur les émissions de gaz à effet de serre.
Défavorable au report	Incompatibilité avec d'autres documents de planification en vigueur sur le territoire, tels que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), du Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM) ou du Plan de Déplacements Urbains (PDU)	S'agissant du PPA3, l'action MU.2.1 mentionne effectivement un calendrier d'interdiction initialement prévu en 2025. Le report proposé à 2028 constitue une adaptation fondée sur des éléments de contexte nouveaux : maturité insuffisante de l'offre de véhicules, contraintes économiques des entreprises, retour d'expérience d'autres territoires. Il ne remet pas en cause l'objectif final de réduction des émissions, comme le montre l'analyse d'impact figurant dans le dossier réglementaire (p. 70-82), qui confirme que les objectifs

		<p>de qualité de l'air restent atteignables en 2030 malgré ce décalage. Le PPA est par ailleurs piloté par les services de l'État, et ce dernier émet un avis favorable au projet de report du pas d'interdiction des VUL et PL classés Crit'Air 2.</p> <p>Le PCAEM et le PDU 2030 sont des documents de planification conçus pour encadrer une trajectoire globale. Le report d'une échéance constitue une mise à jour stratégique du calendrier qui reste compatible avec l'atteinte des grands objectifs fixés et qui offre la flexibilité nécessaire à la transition écologique. À ce titre, la Métropole demeure engagée dans la mise en œuvre progressive de la ZFE, en cohérence avec les autres politiques climatiques, de mobilité et d'accompagnement social. Plus spécifiquement en ce qui concerne le PDU : compte tenu de l'extension du ressort territorial du SMMAG, autorité organisatrice de la mobilité, il est remplacé par un nouveau document de planification, le PDM (plan de mobilité), qui est en cours d'élaboration. Des informations plus détaillées sur ce document stratégique pour les mobilités et ses objectifs sont accessibles sur cette page : https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/le-nouveau-plan-de-mobilite-pdm-du-smmag/</p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Demande de précisions sur les mesures de communication envisagées et sur les modalités d'accompagnement	<p>La Métropole communique au travers de son site institutionnel sur le dispositif ZFE VUL-PL ainsi que sur la démarche de report du pas CQA2 de 2025 à 2028 : https://www.grenoblealpesmetropole.fr/546-circuler-dans-la-zone-a-faibles-emissions-zfe.htm</p> <p>Par ailleurs, une brochure grand public a été réalisée afin de communiquer sur le dispositif en lui-même, le décalage du calendrier d'interdiction, les modalités d'accompagnement et les impacts positifs sur la qualité de l'air, disponible sur la plateforme participative de la Métropole : file:///C:/Users/eon-duval_a/Downloads/Brochure-info-ZFE-VUL-PL-format-web-1.pdf</p> <p>Enfin, des communiqués de presse ont été publiés en 06/2024 et en 03/2025 pour annoncer le report de l'interdiction des VUL et PL classés CQA2 ainsi que le lancement d'une consultation réglementaire à ce sujet.</p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Attente d'association des EPCI voisins pour la mise en œuvre et la communication autour de la ZFE	La Métropole a sollicité les EPCI voisins (liste complète des PPA au paragraphe 2.2 du présent bilan), afin de recueillir leur avis sur le dossier réglementaire et le projet d'arrêté, de façon volontaire, ces derniers ne faisant pas

		partie de la liste des PPA conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 III et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Attente de précisions sur d'éventuelles modifications des modalités d'accès au Fonds Air Véhicule	<p>Le dispositif métropolitain d'aide à l'achat d'utilitaires et de poids lourds à faibles émissions (Fonds Air Véhicules) est décrit page 88 du dossier réglementaire.</p> <p>Le Fonds Air Véhicules est proposé par la Métropole et ses partenaires (ADEME, État) pour accompagner financièrement les particuliers et les professionnels éligibles dans l'acquisition de vélo cargo, triporteur, remorque-vélo ; véhicule utilitaire léger ou poids-lourd à motorisation électrique, Gaz Naturel pour Véhicules (GNV), Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) ou hydrogène; et pour changer la motorisation ("rétrofit") d'un VUL ou PL en un moteur fonctionnant au GPL, au GNV ou à l'électricité. La mise à la casse d'un VUL ou PL non classé, CQA 5, 4 ou 3 est optionnelle et permet une bonification de l'aide. A ce stade il n'est pas prévu de faire évoluer ce second critère en intégrant les CQA2.</p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Attente de précisions sur les dispositifs d'accompagnement mis en place par les autres collectivités et leur compatibilité avec le dispositif de Grenoble Alpes Métropole	<p>La communauté de communes du Grésivaudan propose également un Fonds Air Véhicules dont les modalités sont reprises sur leur site institutionnel : https://www.le-gresivaudan.fr/679-fonds-air-vehicule.htm. Les agents de Grenoble Alpes Métropole en charge de « l'aller-vers » ont connaissance de ce dispositif et peuvent communiquer sur ses modalités.</p> <p>Le programme Interlud+, porté notamment par le Cerema, a déployé un portail (« Rouler o Vert ») ayant pour vocation de recenser les aides disponibles sur tout le territoire pour le verdissement des flottes : https://rouler-o-vert.green/</p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Attente de précisions sur les résultats et les modalités des évaluations réglementaires réalisées en 2021 et 2024	<p>L'évaluation 2021 publiée en 2022 est disponible à cette adresse : https://www.atmo-auvergnerrhonealpes.fr/sites/aura/files/medias/documents/2023-10/Suivi%20r%C3%A9glementaire%20ZFE-m%20VUL%20PL%20-%20Grenoble-Alpes-M%C3%A9tropole%20-%202022.pdf</p> <p>L'évaluation 2024 sera prochainement publiée sur le site d'ATMO Auvergne Rhône Alpes (son élaboration était en cours lors de la finalisation du dossier d'étude relatif au report du pas CQA2 de 2025 à 2028).</p>
Suggestions / demandes	Attente de précisions sur les modalités d'attribution et	Comme indiqué p.45 du dossier d'études réglementaires, la liste des dérogations et le détail des pièces

d'éclaircissement sur la procédure	d'utilisation des dérogations ne sont pas développées	<p>justificatives à fournir dans chaque cas peuvent être consultés sur le site de Grenoble Alpes Métropole : https://www.grenoblealpesmetropole.fr/546-circuler-dans-la-zone-a-faibles-emissions-zfe.htm#par3095</p> <p>La demande de dérogation se fait de façon dématérialisée à l'adresse suivante : https://services.demarches.grenoblealpesmetropole.fr/demander-une-autorisation-un-certificat/demander-une-derogation-zfe/</p> <p>Les usagers peuvent également se rendre au siège de la Métropole afin d'être accompagnés dans cette démarche, aux horaires d'ouverture de l'accueil au public.</p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Proposition de contrôle sans sanctions dans un premier temps lorsque l'interdiction des CQA2 entrera en vigueur	<p>Les modalités de contrôle à l'horizon 2028 ne sont pas encore connues. A chaque étape réglementaire, des campagnes de contrôle pédagogique ont systématiquement précédées la mise en place de verbalisation.</p> <p><i>NB : le contrôle n'est pas réalisé par la Métropole, qui n'en a pas la compétence, mais par les communes dotées de police municipale ou par les forces de l'ordre nationales.</i></p>
Suggestions / demandes d'éclaircissement sur la procédure	Contrôler la bonne application des vignettes	La Métropole communique sur l'obligation d'apposer la vignette, sur son site internet et les plaquettes de communication.
Pas en lien avec la consultation	<p>Contre le dispositif ZFE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - injustice sociale, - critique de la classification Crit'air, - écologie punitive, - Rôle marginal des VUL/PL Crit'air 2 dans les émissions par rapport à d'autres sources de pollution 	<p>La ZFE est réglementée par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM » et renforcée par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 (dossier réglementaire, p. 25).</p> <p>Le projet soumis à la consultation vise à améliorer la mise en œuvre, non à remettre en cause le principe.</p> <p>Le choix de la Métropole d'interdire les VUL et PL classés CQA2 est fondé sur les enjeux sanitaires liés à la pollution de l'air sur le territoire et le respect de la valeur réglementaire (valeur limite applicable à 2030, cf p.26-27).</p> <p>Le classement Crit'Air est défini par un cadre réglementaire national (arrêté du 21 juin 2016), fondé principalement sur la date de première immatriculation et la norme Euro du véhicule, et non directement sur les émissions réelles mesurées.</p> <p>Consciente de ces limites, Grenoble Alpes Métropole a décidé d'introduire une dérogation spécifique pour les véhicules utilitaires légers (VUL) de norme Euro 6d, bien qu'ils soient techniquement classés Crit'Air 2. Cette disposition, intégrée au projet d'arrêté, vise à renforcer la cohérence du dispositif et sa lisibilité, en reconnaissant les performances réelles de cette génération de véhicules, plus récente et conforme aux standards les plus exigeants en matière de pollution.</p>

		<p>Grenoble Alpes Métropole reconnaît pleinement cet enjeu. Le dispositif intègre des dérogations ciblées, notamment à caractère social et territorial, afin de limiter les effets les plus contraignants pour les publics les plus fragiles. Ces dispositions sont détaillées aux pages 42 à 45 du dossier réglementaire, et complétées par une liste exhaustive accessible sur le site de la Métropole.</p> <p>L'étude d'impact montre que la ZFE contribue à une baisse significative des NOx et des GES d'ici 2030 (-76 % NOx, -35 % GES – p. 70-82).</p>
Pas en lien avec la consultation	<p>Problèmes d'usage hybride (pro/perso), familles nombreuses, bénévoles, trajets irréguliers, habitants des communes périphériques, étudiants...</p>	<p>La consultation concerne le report du pas d'interdiction des véhicules utilitaires et poids lourds classés Crit'Air 2, en lien avec la ZFE VUL-PL. Des dérogations spécifiques (ex. petit rouleur, pass journalier – voir p. 45) sont prévues. La majorité des véhicules relèvent d'un usage professionnel, et les particuliers sont plus spécifiquement concernés par la ZFE des voitures particulières et deux roues motorisés (ZFE VP). Un outil proposé par la Métropole permet de savoir, à l'appui de la plaque d'immatriculation du véhicule, de savoir de quelle ZFE relève l'usager : https://www.grenoblealpesmetropole.fr/546-circuler-dans-la-zone-a-faibles-emissions-zfe.htm « suis je concerné? »</p> <p>Toutefois, consciente que certains particuliers sont détenteurs de VUL classés N1 (dédiés au transport de marchandises), la Métropole leur permet désormais de bénéficier du parcours d'accompagnement déployé dans le cadre de la ZFE VP, afin de changer de mobilité ou renouveler leur véhicule (délibération n° 47 du Conseil Métropolitain du 4 avril 2025) : https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr/684-aides-et-parcours.htm</p>
Contre le report / maintenir 2025	<p>Enjeu de santé publique prioritaire ; gain avéré sur la pollution ; risque d'effet démobilisateur en cas de report.</p>	<p>La santé publique demeure la priorité centrale de la mise en œuvre de la ZFE sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole. Le report de l'interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds Crit'Air 2 à juillet 2028 ne remet pas en cause l'objectif d'amélioration durable de la qualité de l'air d'ici 2030.</p> <p>Les résultats de modélisation menés par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes montrent que cette trajectoire permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une réduction de 76 % des émissions de NOx entre 2024 et 2030, soit environ 310 tonnes de polluants atmosphériques en moins pour les seuls VUL et PL (cf. p. 14-15) ; Une diminution des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) pouvant atteindre -4 µg/m³ dans les zones les plus exposées, en particulier à proximité des axes routiers (cf. p. 15) ; Une baisse significative de l'exposition de la population : 30 000 personnes de moins seraient soumises à des niveaux de NO₂ supérieurs aux seuils de l'OMS grâce à l'interdiction des Crit'Air 2 en 2028 (cf. p. 15)

		<p>Ces gains sanitaires tangibles justifient pleinement le maintien d'un cap clair à horizon 2030, et ce malgré l'ajustement du calendrier.</p>
<p>Contre le report / maintenir 2025</p>	<p>Plusieurs suggestions : favoriser le rétrofit, transfert de marchandises à l'entrée de la ZFE VUL-PL.</p>	<p>Grenoble Alpes Métropole encourage ces alternatives, contribuant ainsi à offrir des solutions en vue du pas d'interdiction des CQA2 en 2028 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le rétrofit est soutenu par des aides (voir p. 84 et p. 88). A l'heure actuelle les possibilités concrètes de rétrofit restent cependant encore marginales (cf. p. 39). • La logistique urbaine durable s'inscrit dans une stratégie globale et fait l'objet d'une feuille de route spécifique (p. 90). Les professionnels et leurs fédérations sont d'ailleurs invités à prendre part à cette démarche volontaire pour une logistique urbaine durable, en participant à des temps de suivi et/ou des groupes de travail thématiques. Un plan d'actions inclut l'accélération du renouvellement vers des véhicules faibles émissions, mais il est à noter qu'à date, une inadéquation encore trop importante de ces derniers avec les besoins des entreprises est soulignée (cf p. 38- 39).

7. Table des figures

Figure 1. Les différentes vignettes Crit’Air	6
Figure 2. Répartition du parc de VUL et PL en circulation sur le périmètre ZFE en 2024 par type de véhicule et par vignette Crit’Air – Source : Traitement de l’enquête plaques 2024	8
Figure 3. Evolution du calendrier d’interdiction des vignettes Crit’Air dans le cadre de la ZFE	8
Figure 4. Périmètre de la ZFE VUL / PL	11
Image 1. Extraits de la brochure éditée par Grenoble Alpes Métropole	16



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**



.....
POUR DÉCOUVRIR L'ENSEMBLE DE LA CONCERTATION
metropoleparticipative.fr

