

Mise en place d'une zone à faibles émissions pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés

LES MOTIFS DE LA DECISION

Consultation réglementaire
Juillet 2023

TABLE DES MATIERES

1.	Rappel du projet de zone à faibles émissions soumis à la consultation règlementaire	2
1.1.	Contexte et enjeux	2
1.1.1.	Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?	2
1.1.2.	Une recherche d'équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale	3
1.1.3.	Deux mois de concertation volontaire fin 2022 pour définir les contours du projet.....	3
1.2.	Le projet soumis à la consultation règlementaire : une ZFE pour les voitures et les deux-roues motorisés..	3
1.2.1.	Les grands principes du projet de ZFE.....	3
1.2.2.	Les véhicules concernés et le calendrier d'interdiction	4
1.2.3.	Les horaires : une ZFE non permanente	4
1.2.4.	Les dérogations	4
1.2.5.	Le périmètre : une ZFE qui préserve des voies d'accès	4
1.2.6.	Les dispositifs d'accompagnement prévus par la collectivité	5
2.	Les modalités de la consultation règlementaire	6
2.1.	La consultation du public.....	6
2.2.	Le recueil des avis des personnes publiques associées	6
3.	Evolution du projet suite à la consultation du public et des personnes publiques associées	8
3.1.	Un projet globalement maintenu.....	8
3.2.	Modifications apportées au projet d'arrêté suite à la consultation	8

1. RAPPEL DU PROJET DE ZONE A FAIBLES EMISSIONS SOUMIS A LA CONSULTATION REGLEMENTAIRE

Le projet de ZFE est décrit de manière détaillée dans le dossier réglementaire mis à disposition sur la [plateforme participative](#) de la Métropole, les paragraphes suivants en proposent une synthèse.

1.1. Contexte et enjeux

1.1.1. Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?

Une obligation réglementaire

En réponse aux enjeux sanitaires de la pollution de l'air et à la condamnation de la France pour non-respect des valeurs limites européennes de qualité de l'air, la loi Climat et Résilience du 24 août 2021 impose la création d'une ZFE aux territoires concernés par des dépassements réguliers des seuils réglementés selon un calendrier d'interdiction des voitures particulières prévoyant l'interdiction des véhicules « non classés » et Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2023, des Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2024 et des Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025.

Compte tenu des dépassements des normes réglementaires constatés ces dernières années sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, la mise en place du premier pas réglementaire en 2023 est obligatoire.

Par ailleurs, **la création sur le territoire métropolitain d'une ZFE intégrant les voitures particulières selon le calendrier complet défini dans la loi Climat et Résilience est une obligation prévue par le Plan de protection de l'atmosphère 2022- 2027 de Grenoble Alpes Dauphiné, adopté le 16 décembre 2022.**

L'amélioration de la qualité de l'air : un enjeu sanitaire pour les habitants de l'agglomération grenobloise

La pollution atmosphérique est nocive pour la santé et entraîne notamment des maladies cardiovasculaires, respiratoires et augmente le risque de cancer de manière certaine.

Si la qualité de l'air s'améliore progressivement depuis 10 ans sur le territoire métropolitain, les conséquences de cette pollution sur la santé publique restent préoccupantes. Deux polluants présentent des enjeux réglementaires et sanitaires marqués : le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM_{2,5}).

Notamment, le NO₂ polluant majoritairement émis par le trafic routier serait responsable du décès prématuré de 135 personnes chaque année sur le territoire de la Métropole¹. En 2019², 98 % de la population a été exposée à des concentrations supérieures à la valeur guide préconisée par l'organisation mondiale de la santé (OMS ; 10 µg/m³).

Par ailleurs, en octobre 2022, la Commission européenne a proposé un projet de révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant, qui est désormais discuté entre Etats membres et avec le Parlement européen. Les valeurs limites (seuils réglementaires) devraient être notablement abaissées sans toutefois coïncider avec les valeurs guides fixées par l'OMS. La proposition de valeur limite pour le NO₂ est de 20 µg/m³ (au lieu de 40 µg/m³ aujourd'hui et 10 µg/m³ pour la valeur OMS).

La ZFE, une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer dans un contexte de crise climatique et de hausse des coûts de l'énergie

Pour la Métropole, la mise en place de la ZFE s'insère dans une politique globale de développement d'une mobilité moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre. Il ne s'agit pas de remplacer l'ensemble des véhicules polluants par des véhicules récents mais bien de réinterroger nos pratiques de mobilité. Selon les déplacements à

¹ Santé Publique France, Octobre 2021. Etudes et enquêtes. Evaluation quantitative d'impact sur la santé (EQIS) de la pollution de l'air ambiant en région Auvergne-Rhône-Alpes.

² L'année 2019 est choisie comme année de référence car les données de qualité de l'air des années 2020 et 2021 ne sont pas jugées représentatives en raison des modifications d'activités liées à la pandémie de COVID-19, notamment en matière de déplacements.

effectuer, différentes solutions de déplacements sont disponibles, seules ou combinées : train, transports en commun, vélo, covoiturage, pôle d'échanges multimodaux, trottinettes, marche, etc.

Pour les usages nécessitant une voiture, la Métropole souhaite privilégier les usages partagés (covoiturage, autopartage, transport en commun), les véhicules légers, peu consommateurs et si possible électriques.

1.1.2. Une recherche d'équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale

La mise en place de la ZFE répond à d'évidents enjeux d'amélioration de la santé, de lutte contre les dérèglements climatiques et de respect de la réglementation. Cependant, la conception de la ZFE doit être fondée sur la recherche d'un **équilibre entre ces enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale**.

La Métropole souhaite maintenir **une accessibilité aux fonctions essentielles (emplois, santé, services administratifs, commerces, culture...)** de son territoire en proposant un cadre réglementaire flexible intégrant des horaires d'application non permanents, des dérogations ciblées et des voies exemptées permettant notamment de rejoindre les parkings-relais existants dans la ZFE.

Par ailleurs, les **ménages aux plus faibles revenus** tendent à posséder les voitures les plus anciennes, et donc les plus polluantes. Ils seront donc particulièrement concernés par les premières étapes de restriction de la ZFE, tout en faisant face à des difficultés financières importantes pour renouveler leur véhicule interdit. La Métropole et le SMMAG sont donc attachés à construire un dispositif d'accompagnement ambitieux, prenant en compte les difficultés et les ressources de chacun.

1.1.3. Deux mois de concertation volontaire fin 2022 pour définir les contours du projet

Face aux enjeux sociaux et économiques que la ZFE implique et aux difficultés d'adaptation que rencontreront certains habitants, une vaste concertation volontaire a été organisée afin de recueillir les avis et demandes relatives au fonctionnement de la ZFE. Cette concertation volontaire a eu lieu d'octobre à décembre 2022. A la demande de la Métropole, trois garants ont été nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) pour suivre cette démarche, qui ont produit et publié un [avis](#) expert et indépendant. Un [bilan](#) a également été produit par les services de la Métropole et a permis de tirer les enseignements qui ont éclairé les choix réalisés dans la définition du dispositif et du projet soumis à la consultation réglementaire (ces enseignements sont présentés dans la partie 2.3.2 du [dossier réglementaire](#)).

1.2. Le projet soumis à la consultation réglementaire : une ZFE pour les voitures et les deux-roues motorisés

1.2.1. Les grands principes du projet de ZFE

Afin de répondre aux inquiétudes exprimées par les habitants fin 2022 à l'occasion de la concertation volontaire et prendre en compte les résultats des études des impacts socio-économiques, la Métropole et les communes ont fait le choix de conditions de mise en application marquées par :

- **Un cadre réglementaire flexible** (une ZFE non permanente qui offre différentes dérogations ciblées et des axes de circulation exemptés).
- **Un accompagnement** fondé sur des parcours d'aides diversifiés, adaptés aux revenus des foyers et fortement orientés vers le changement de pratique de mobilité.

Par l'application de ces deux principes, **la Métropole a pour objectif de :**

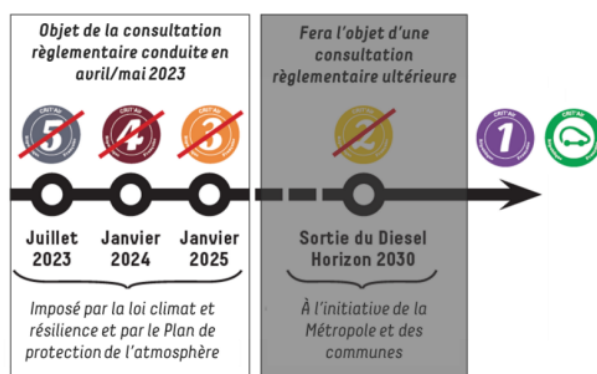
- **Limiter les impacts sociaux de la ZFE ;**
- **Ne pas imposer le renouvellement de véhicules qui roulent peu ;**
- **Permettre la poursuite d'échanges essentiels** entre ses communes et celles des territoires voisins.

1.2.2. Les véhicules concernés et le calendrier d'interdiction

Sauf dérogations, et en cohérence avec les dispositions de la loi, la circulation des voitures particulières et des deux-roues motorisés polluants sera progressivement interdite pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, en juillet 2023
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1^{er} janvier 2024
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1^{er} janvier 2025

La Métropole projette par ailleurs une « sortie du diesel » à horizon 2030 (interdiction des véhicules Crit'Air 2) qui fera l'objet d'une procédure de consultation réglementaire spécifique ultérieurement.



Calendrier de mise en œuvre de la ZFE

Seule la partie gauche de la frise (cadre blanc) était soumise à la consultation réglementaire.

1.2.3. Les horaires : une ZFE non permanente

À l'intérieur du périmètre de la ZFE, la circulation des véhicules concernés sera interdite de 7h à 19h, du lundi au vendredi excepté les jours fériés. Il sera donc possible de circuler le soir, les week-ends et les jours fériés quel que soit son véhicule.

1.2.4. Les dérogations

Des dérogations nationales sont prévues par la loi (notamment pour les services de secours et pour les personnes détentrices d'une Carte mobilité inclusion). Des dérogations locales sont également prévues par le projet :

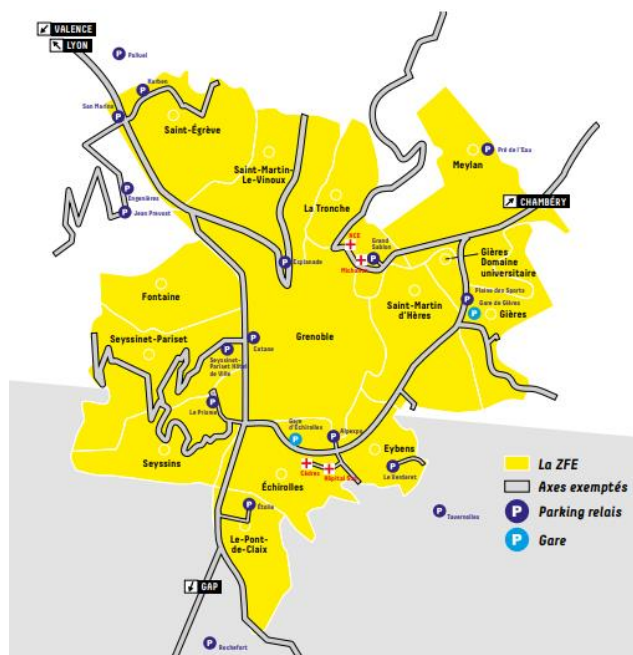
- Un « Pass journalier - 12 jours par an » pour tout le monde quel que soit le motif ;
- Une dérogation « Petit rouleur » (véhicule roulant moins de 5 000 km par an) ;
- Une dérogation pour les rendez-vous en établissements de santé (cliniques et hôpitaux) ;
- Une dérogation pour les travailleurs en horaires décalés ;
- Une dérogation pour les habitants de la ZFE travaillant hors de la ZFE et ne disposant pas d'une offre de transport en commun sur le trajet domicile-travail ;
- Une dérogation pour les véhicules des associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique ;
- Une dérogation pour les véhicules des entreprises en difficulté ;
- Une dérogation pour les véhicules de collection (portant la mention « collection » sur la carte grise) ;
- Une dérogation pour les véhicules automoteurs spécialisés (VASP).

1.2.5. Le périmètre : une ZFE qui préserve des voies d'accès

Le périmètre de la ZFE est composé de 13 communes : Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont de Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset, Seyssins.

Il comprendra des routes et des rues non concernées par la réglementation ZFE :

- Les voies rapides urbaines et des voies d'accès aux massifs : les déplacements sans lien avec le territoire métropolitain ne seront pas soumis à la ZFE pour ne pas imposer d'itinéraires rallongés aux véhicules en transit.
- Des voies desservant des parkings relais et des gares pour favoriser le rabattement vers les transports en commun.
- Des voies d'accès aux CHUGA Hôpital Nord et Hôpital Sud, à la Clinique des Cèdres, pour permettre un accès permanent à ces établissements.



Le périmètre de la ZFE

Carte du périmètre de la ZFE et axes exemptés (version soumise à la consultation réglementaire)

1.2.6. Les dispositifs d'accompagnement prévus par la collectivité

Un dispositif de conseil et d'aides financières sera proposé par la Métropole et ses partenaires¹, afin d'accompagner les ménages concernés par l'interdiction de leur véhicule, avec une attention particulière aux foyers les plus modestes. Les aides financières seront allouées selon des conditions de ressources.

- Ce dispositif d'accompagnement sera en priorité tourné vers de nouvelles pratiques "actives" (vélo, marche à pied) ou "partagées" (transports en commun, covoiturage, autopartage), plutôt que vers un remplacement du véhicule, même moins polluant.
- Il est conçu autour de différents « parcours d'aide » flexibles, qui offrent plusieurs possibilités, selon le véhicule concerné, les ressources de l'utilisateur, les parcours qu'il emprunte, etc.
- La réalisation d'un « entretien ZFE » avec un conseiller mobilité constituera un préalable obligatoire.

Concernant les aides au renouvellement des véhicules, ces dernières seront réservées aux véhicules Crit'Air 0, Crit'Air 1 au gaz ou hybride rechargeable ou Crit'Air 1 essence à condition d'être d'occasion. Un critère de poids sera mis en place.

¹ Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) et la SPL-MTAG

2. LES MODALITES DE LA CONSULTATION REGLEMENTAIRE

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-m).

Cette consultation comportait deux volets : la **consultation du public** par voie électronique et la **consultation des personnes publiques associées** (PPA).

Le [dossier réglementaire](#) comportait :

- Une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée (Partie 8.1 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air (Partie 8.1.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée (Partie 8.1.1 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions (Partie 6.2) et les dérogations prévues (Partie 5.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte (Partie 8.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une description des impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine (Partie 4 du Dossier réglementaire) ;
- Un résumé non technique des études (faisant suite à l'introduction) ;
- Le projet d'arrêté de création de la ZFE-m (Partie 11 du Dossier réglementaire).

2.1. La consultation du public

Le dossier de consultation réglementaire relatif au projet a été mis à disposition du public sur le site www.metropoleparticipative.fr et mis en consultation sur support papier au siège de Grenoble-Alpes-Métropole. Des annexes techniques présentant les méthodologies des études de préfiguration de la ZFE ont également été partagées en ligne.

Un livret d'information présentant une synthèse du projet et les modalités de consultation a également été éditée et mise en ligne [sur la plateforme participative de la Métropole](#).

Les avis du public pouvaient être :

- Transmis par voie électronique sur le site www.metropoleparticipative.fr ;
- Inscrits dans le registre d'expressions prévu à cet effet au siège de la Métropole (situé au 1 place André Malraux, à Grenoble) ;
- Transmis par voie postale (adresse : Consultation réglementaire ZFE, Grenoble Alpes Métropole, 1 place André Malraux – CS 50053 – 38 031 GRENOBLE CEDEX).

La période de consultation du public s'est déroulée du 5 avril au 17 mai 2023.

2.2. Le recueil des avis des personnes publiques associées

En parallèle de la consultation du public, et conformément à l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, le dossier de consultation et son projet d'arrêté ont été « *soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées.* » pour une période de 2 mois. La Métropole de Grenoble a souhaité également consulter l'avis des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) voisins à son territoire.

Ainsi à l'échelle de Grenoble Alpes Métropole, le dossier réglementaire a été soumis pour avis aux **personnes publiques associées (PPA)** courant avril-mai 2023, chaque PPA ayant eu deux mois à réception du dossier pour rendre son avis.

Ces PPA sont :

- Les services de l'Etat (la Préfecture de l'Isère, la DREAL, la DIRCE, la DTT) ;
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Le Département de l'Isère ;
- Les 49 communes de la métropole de Grenoble Alpes Métropole ;
- Les communes de Engins, Saint-Nizier-du-Moucherotte, Biviers, Montbonnot Saint-Martin, Saint-Martin d'Uriage ;
- Les Communautés de communes Le Grésivaudan, du Massif du Vercors, de la Matheysine, Bièvre Isère, Bièvre Est, du Trièves, de l'Oisans, de Saint-Marcellin Vercors Isère, Cœur de Chartreuse
- La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais ;
- Le Syndicat des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG) ;
- La Chambre de métiers et de l'artisanat de l'Isère (CMA) ;
- La Chambre d'agriculture de l'Isère ;
- La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Grenoble ;
- La Communauté Université Grenoble-Alpes ;
- La société AREA;
- L'Etablissement public du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande région de Grenoble (EP SCoT) ;
- Grenoble Alpes Métropole en tant que gestionnaire de voiries

Grenoble-Alpes-Métropole rendra publics, par voie électronique et pendant une durée minimale de trois mois, le document « **synthèse des observations et propositions du public** » ainsi que le présent document « **les motifs de la décision** »

Le document « synthèse des observations du public » (aussi intitulé « Bilan de la consultation réglementaire ») sera mis à disposition du public sur la plateforme participative de la Métropole (<https://metropoleparticipative.fr/>). Il vise à rendre compte des avis formulés par les citoyens et les PPA sur le dossier réglementaire présenté par la Métropole, et à présenter les réponses apportées aux demandes et propositions.

3. EVOLUTION DU PROJET SUITE A LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

3.1. Un projet globalement maintenu

En amont de la consultation règlementaire, la démarche d'élaboration du projet de ZFE a reposé sur la prise en compte des inquiétudes exprimées par les habitants fin 2022 à l'occasion de la concertation volontaire, ainsi que sur les résultats des études d'impacts socio-économiques. La Métropole a recherché, dans l'ensemble de ce processus d'élaboration, un **équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale**.

La Métropole a pour objectif de mettre en œuvre une ZFE qui permette de : **limiter les impacts sociaux de la ZFE, de ne pas imposer le renouvellement de véhicules qui roulent peu et de permettre la poursuite d'échanges essentiels entre ses communes et celles des territoires voisins**. Pour cela le projet de ZFE est caractérisé par des modalités d'application flexibles (ZFE non permanente, active de 7 h à 19 h, qui offre différentes dérogations ciblées et des axes de circulation exemptés), combiné au déploiement d'un accompagnement pratique et ambitieux en lien avec le SMMAG.

A l'issue de la consultation règlementaire, le cadre règlementaire de la ZFE est globalement maintenu, la mise en place de la ZFE répondant à des enjeux croisés d'amélioration de la santé, de lutte contre les dérèglements climatiques et de respect de la réglementation.

Concernant spécifiquement **le maintien du calendrier**, si certains habitants et personnes publiques associées ont proposé de décaler le calendrier de mise en place de la ZFE, le **Préfet de l'Isère**, dans son courrier d'accompagnement de l'avis de l'Etat, écrit :

- « Je vous rappelle que le calendrier de restriction que vous proposez prévoit le lancement de la ZFE-m avec un retard de six mois par rapport à l'exigence de la loi Climat&Résilience. De ce fait, **il convient désormais de ne plus reculer ce délai**. »
- « Au vu de l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire, il est probable que le territoire sorte de la liste règlementaire des territoires en dépassement des seuils de polluants atmosphériques. **Votre territoire reste cependant soumis aux exigences du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) Grenoble Alpes Dauphiné 2022-2027, et donc à l'obligation de mettre en place une ZFE pour véhicules particuliers a minima selon le calendrier demandé par la loi sus-citée [Loi Climat et Résilience], conformément à la fiche action MU2.2 du plan d'action du PPA.** »

L'avis souligne par ailleurs que « **La révision à la baisse des normes européennes de qualité de l'air, suite à la publication des nouvelles valeurs de l'organisation mondiale de la santé en aout 2021, remettra en question la situation des territoires vis-à-vis des dépassements réglementaires** ».

3.2. Modifications apportées au projet d'arrêté suite à la consultation

Suite à la consultation règlementaire trois modifications sont apportées au projet d'arrêté. Les modifications 1 et 2 viennent renforcer la logique déjà ancrée d'exemption de voies afin de favoriser le rabattement vers d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. La modification 3 a pour objet d'explicitier le fait que les voies situées sur la limite du périmètre de la ZFE sont en dehors du périmètre de la ZFE.

Ces trois modifications concernent le périmètre et sont présentées sur la carte ci-dessous.

Modification 1 – Exemption des voies permettant d'accéder au parking de la gare de Grenoble à partir de l'A480

Suite aux avis du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, du conseil communautaire de Saint Marcellin Vercors Isère Communauté, de la communauté de communes du Massif du Vercors, du Président du SMMAG, du Conseil Municipal de Pont-de-Claix, du Conseil municipal de Saint-Martin-le-Vinoux, ainsi que de contributions de certains habitants, **les voies permettant d'accéder au parking de la gare de Grenoble à partir de l'A480 sont exemptées. Cette exemption assure le maintien d'un accès pour tous à cet équipement de rayonnement extramétropolitain et essentiel à une mobilité moins dépendante de la voiture individuelle.**

L'annexe 1 de l'arrêté (« *liste des rues exclues du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* ») est modifiée dans ce sens : la rue Félix Esclangon est exemptée de l'avenue Doyen Louis Weil au Pont Esclangon ; l'avenue Doyen Louis Weil est exemptée de l'avenue Félix Esclangon à la rue Paul Billat.

L'annexe 2 de l'arrêté (« *Carte du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* ») est également modifiée dans ce sens.

Modification 2 - Exemption de la voie permettant d'accéder au terminus du Tram A à Fontaine

Suite à l'avis de la communauté de communes du Massif du Vercors et aux contributions de certains habitants, **la voie permettant d'accéder au terminus du Tram A (à Fontaine) est exemptée afin de permettre le rabattement des automobilistes, en provenance du Vercors notamment, sur le réseau structurant de transport en commun.**

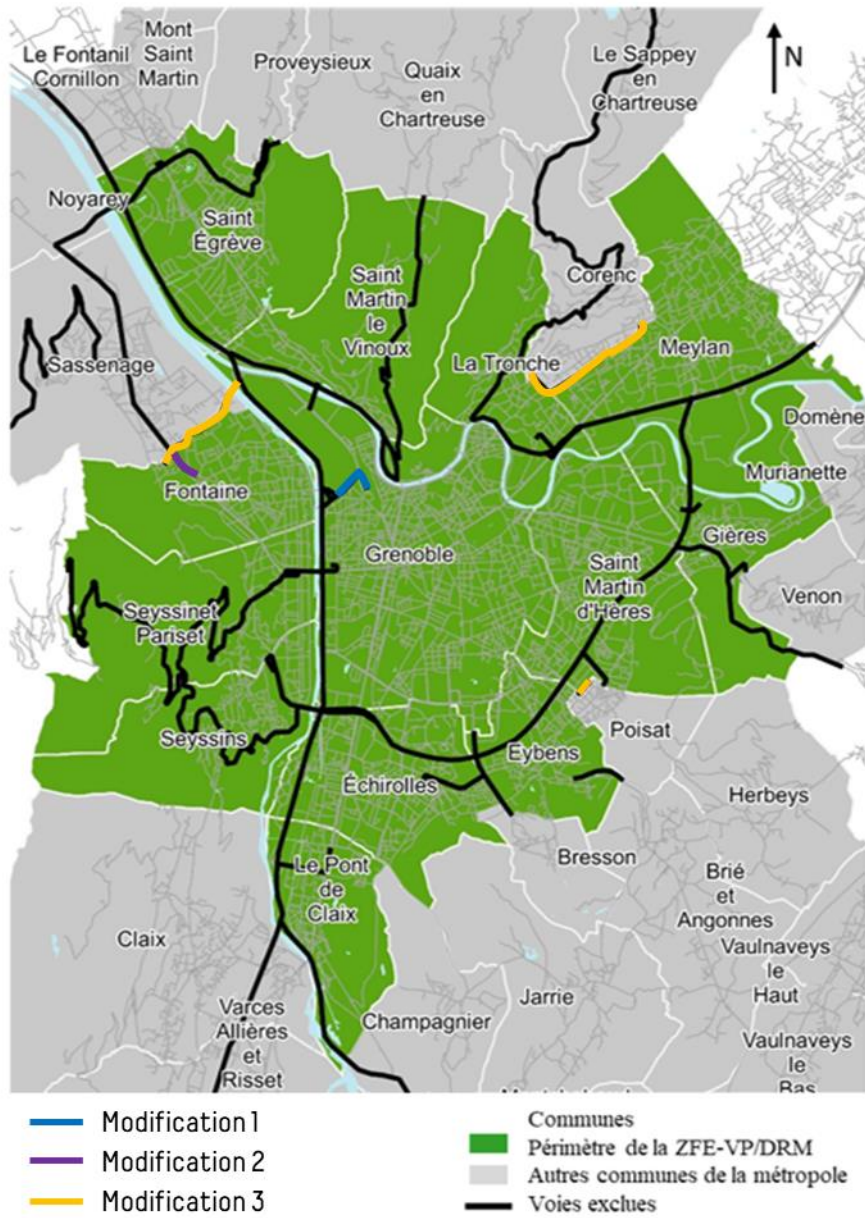
L'annexe 1 de l'arrêté (« *liste des rues exclues du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* ») est modifiée dans ce sens : le Boulevard Paul Langevin est exempté de la rue de l'Argentière à l'avenue Ambroise Croizat.

L'annexe 2 de l'arrêté (« *Carte du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* ») est également modifiée dans ce sens.

Modification 3 – Explicitation du fait que les voies situées sur la limite du périmètre de la ZFE sont exclues de la ZFE

Certaines voies sont situées sur la limite du périmètre de la ZFE. Il n'avait pas été explicité dans le projet soumis à consultation réglementaire si ces voies en limite de périmètre étaient incluses ou exclues du périmètre de la ZFE. Par analogie avec le principe retenu pour la ZFE pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, ces voies sont considérées comme exclues du périmètre. Cette précision technique a été explicitée dans les annexes de l'arrêté suite à la consultation réglementaire.

Ainsi, les deux annexes de l'arrêté (annexe 1 « *liste des rues exclues du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* » ; annexe 2 « *Carte du périmètre de la Zone à Faibles Emissions pour les véhicules de catégorie M1 et de catégorie L* ») ont été modifiées afin d'inclure dans la liste des voies exemptées, l'ensemble des voies situées sur la limite du périmètre de la ZFE. Il s'agit des voies suivantes : Avenue de l'Argentière (Fontaine) ; Rue Robert Finet (Fontaine) ; Avenue du Grésivaudan (Meylan), Chemin des Sayettes (Meylan), Chemin des Buclos (Meylan), Avenue de l'Eygala (Meylan), rue Lénine (Saint-Martin-d'Hères).



*Les 3 modifications de l'annexe 1 et 2 de l'arrêté réalisées suite à la consultation réglementaire
 Les trois modifications concernent des exemptions de voies : ces axes sont représentés en couleur*