Communiqué de Presse

Grenoble, jeudi 20 juin 2024

De la part de :

Cécile Cenatiempo **Conseillère métropolitaine déléguée** à la qualité de l'air

Guy Jullien **Vice-président de Grenoble Alpes Métropole** chargé de l'économie, de l'industrie et de la résilience économique

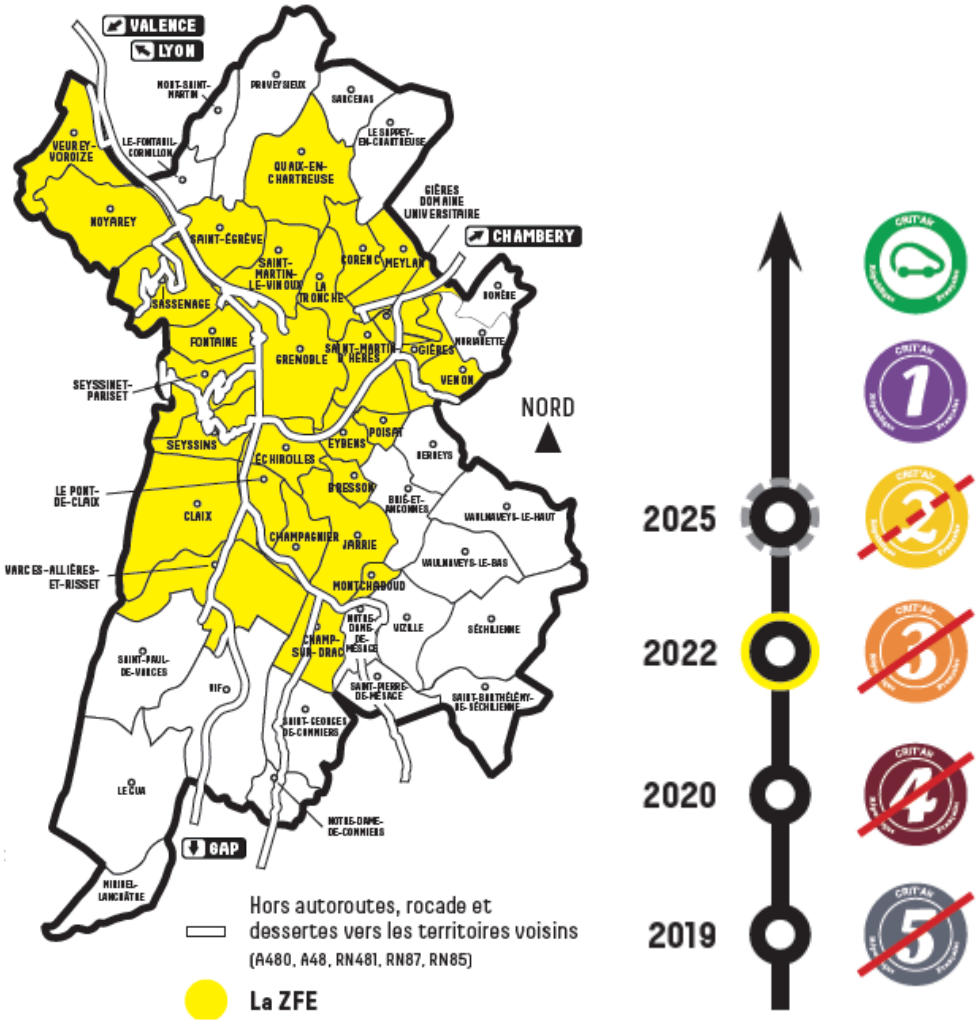
Pierre Verri **Vice-président de Grenoble Alpes Métropole** chargé de l'air, de l'énergie et du climat

ZFE pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds : Report de l'interdiction des véhicules classés Crit'Air 2 à juillet 2028

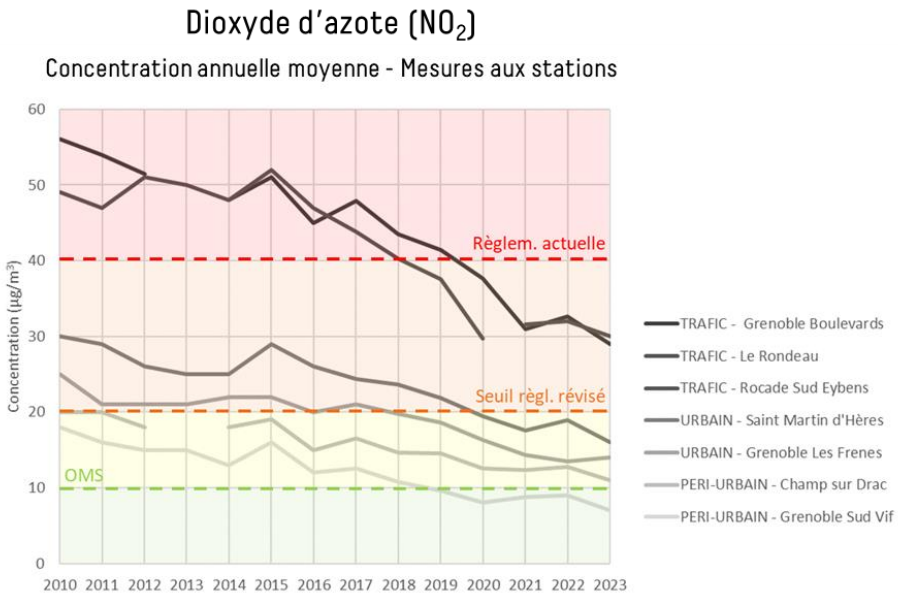
En l'absence de solutions adaptées et des calendriers observés dans les 300 villes européennes ayant des zones à faibles émissions, Grenoble Alpes Métropole, après consultation des 27 communes du périmètre ZFE VUL PL, annonce en responsabilité, par pragmatisme, entamer la démarche de modification du calendrier et le décalage de l'interdiction des véhicules VUL PL Crit'Air 2 de juillet 2025 à juillet 2028 (avec dérogation EURO 6D jusqu'en 2030 maximum pour tous les VUL en cohérence avec l'annonce faite en 2022).

Afin de concourir à la nécessaire amélioration de la qualité de l'air tout en luttant contre le dérèglement climatique, Grenoble Alpes Métropole a mis en place dès 2019 une Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds sur le périmètre de 27 communes.

Cette ZFE produit des résultats : elle contribue à l'amélioration de la qualité de l'air constatée sur le territoire métropolitain. Notamment, les niveaux de dioxyde d'azote, polluant très majoritairement émis par le trafic routier, diminuent.



La ZFE pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds : périmètre et calendrier d'interdiction



Évolution des niveaux de dioxyde d'azote mesurés par les stations de l'observatoire de la qualité de l'air ATMO Aura

À partir des modélisations d'ATMO Auvergne Rhône Alpes, on constate que 5 ans après sa mise en place, le parc de véhicules des professionnels a évolué et la Métropole se félicite que les véhicules classés Crit'Air 5, 4 ou 3, c'est-à-dire les plus polluants, aient nettement diminué (48% des VUL en 2019 versus 26% en 2023). **Cependant, les mêmes modélisations indiquent que l'immense majorité du parc d'utilitaires et poids lourds est à ce jour classée Crit'Air 2 voire au-delà** (utilitaires : environ 92%, dont 66% de Crit'Air 2 ; poids lourds : environ 95%).

Ceci s'explique principalement par le **manque d'offres disponibles de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, véhicules hydrogènes etc.)**. En effet, il demeure une inadéquation encore trop importante entre l'offre disponible bien que grandissante et les besoins des entreprises. Véhicules inadaptés à l'activité (problème d'autonomie, charge utile insuffisante etc.) et/ou jugés trop chers.

Par ailleurs, la Métropole comptait fortement sur un essor exponentiel du Biogaz pour lequel elle s'est fortement engagée avec le déploiement de stations d'avitaillement notamment. Or malheureusement, faute d'un soutien de la France et de l'Europe à la hauteur des enjeux, le secteur n'a pas poursuivi son développement et les constructeurs se désengagent massivement d'une filière européenne pourtant mature. Nous pouvons même aller jusqu'à dire que le Biogaz est une alternative sérieuse au Diesel qui a été entravée et nous le regrettons très fortement.

En ce qui concerne le rétrofit, aussi appelé de ses vœux par la Métropole pour ses qualités environnementales, le développement de la filière n'est pas encore au niveau souhaité (peu de véhicules homologués).

Enfin, rappelons que le gouvernement a abandonné ou presque les ZFE, maintenu une fiscalité très favorable aux carburants fossiles, et n'a donné aucune possibilité aux territoires de contrôler les ZFE, réduisant ainsi leur efficacité et leur crédibilité tout comme les transitions industrielles et économiques qui s'opèrent autour des ZFE.

Dans ce contexte, maintenir seule l'interdiction des Crit'Air 2 à juillet 2025 – car nous sommes le dernier territoire avec un calendrier d'interdiction à 2025 - pourrait conduire à être un scénario

contreproductif sur la qualité de l'air poussant notamment vers un recours à un carburant classé Crit'Air 1, à la veille des élections présidentielles de 2022 bien que fort émetteur de dioxyde d'azote, le B100, ou encore une hausse des diesels récents au détriment des véhicules à faibles émissions.

À la vue de ces éléments, des demandes des acteurs économiques qui pointent l'absence de solutions adaptées et des calendriers observés dans les 300 villes européennes ayant des zones à faibles émissions**, Grenoble Alpes Métropole, après consultation des 27 communes du périmètre ZFE VUL PL, annonce en responsabilité, par pragmatisme, entamer la démarche de modification du calendrier et le décalage de l'interdiction des véhicules VUL PL Crit'Air 2 de juillet 2025 à juillet 2028** (avec dérogation EURO 6D jusqu'en 2030 maximum pour tous les VUL en cohérence avec l'annonce faite en 2022). Ceci afin de permettre aux professionnels de voir l'offre s'étoffer et entrer en adéquation avec leurs besoins tout en homogénéisant son calendrier avec celui de la Métropole du Grand Lyon à proximité et dans laquelle les acteurs économiques peuvent être amenés à se déplacer également.