

# La ZFE sera-t-elle vraiment supprimée dans la métropole? Pas si sûr

Mercredi, une majorité de députés a voté la suppression des « zones à faibles émissions » (ZFE), qui restreignent la circulation de certains véhicules thermiques. Est-ce vraiment leur fin dans l'agglomération de Grenoble? C'est plus complexe que ça.



La ZFE est en vigueur depuis 2023 pour les véhicules des particuliers, quatre ans après celle pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers. Photo archives Le DL/J.-B.V.

## 1 | D'où viennent les ZFE grenobloises?

Les zones à faibles émissions ont été initiées en 2019 pour limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, puis inscrites dans la loi Climat et résilience en 2021. Le 2 mai 2019, la métropole grenobloise avait été pionnière en instaurant une interdiction progressive des poids lourds et véhicules utilitaires légers polluants dans 27 communes. Pourquoi? Parce que le transport de marchandises représentait alors 22 % de l'ensemble des kilomètres parcourus dans le territoire mais 33 % des émissions de particules fines (PM10) dans l'air et 48 % des oxydes d'azote (NOx).

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2023, dans la droite ligne de la loi, les véhicules des particuliers sont à leur tour concernés. En fonction de leur vignette Crit'Air, les voilés interdits en semaine et en journée dans 13 communes de l'agglomération.

## 2 | Pourquoi Grenoble était concernée...

En 2019, la justice européenne avait estimé que la France dépassait « de manière systématique et persistante » le seuil limite de dioxyde d'azote depuis 2010, ne respectant la directive européenne sur la qualité de l'air. En juillet 2020, c'est le Conseil d'État qui avait ordonné au gouvernement de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air « dans les huit zones en France où les mesures prises par l'État sont insuffisantes », sous peine d'une astreinte record

de 10 millions d'euros par semestre de retard. Grenoble faisait partie des territoires dans le viseur de la justice continentale et nationale.

## 3 | ... et pourquoi elle l'est moins

En octobre 2022, bonne nouvelle, le conseil d'État indiquait que la zone de Grenoble ne présentait plus de dépassement en matière de concentration en dioxyde d'azote. En 2023, le gouvernement affirmait alors que la métropole, étant repassée sous les seuils réglementaires,

devenait un « territoire de vigilance ». La métropole avait toutefois poursuivi le déploiement de la ZFE en interdisant les Crit'Air 4 puis 3 en 2025.

## 4 | Ce PPA qui la rendrait malgré tout obligatoire...

Le vote de l'article par les députés devra être confirmé par celui sur le projet de loi dans son intégralité, encore visé par plus de 600 amendements. Certains députés estiment même que l'abrogation des ZFE pourrait être censurée en bout de course par le

conseil constitutionnel comme cavalier législatif (une mesure trop éloignée du texte initial). Mais un autre écueil guette cette possible suppression: le plan de protection de l'atmosphère 2022-2027 qui concerne plus de 600 000 habitants isérois. Car la préfecture l'affirmait sans coup férir lors de sa signature: « Le territoire reste soumis aux exigences du PPA Grenoble Alpes Dauphiné 2022-2027, et donc à l'obligation de mettre en place une ZFE pour véhicules particuliers à minima selon le calendrier demandé par la loi. » Laquelle est toutefois mouvante au gré des majorités au Palais Bourbon.

## 5 | La ZFE a-t-elle eu des effets positifs?

C'est Atmo Auvergne-Rhône-Alpes qui surveille la qualité de l'air et qui a livré en 2022 une évaluation réglementaire de la ZFE pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. Dans son rapport, l'organisme précise: « Pour les trois polluants atmosphériques, la ZFE entraîne une réduction des émissions par rapport à 2017 plus importante que le scénario tendanciel (renouvellement du parc de véhicules) avec notamment 6 % de réduction supplémentaire pour les NOx, 12 % pour les PM10 et 16 % pour les PM2,5. »

● Jean-Benoît Vigny

## La ZFE, « une mesure de justice sociale » pour les écologistes

En plus d'être un objet de dissension nationale, la ZFE divise aussi (beaucoup) dans l'agglomération. En 2022, Éric Piolle demandait déjà à Christophe Ferrari une date de sortie du diesel, en l'espérant pour 2028. Ce à quoi le président de la Métropole lui avait répondu: « Éric Piolle voudrait faire croire qu'il y a les bons et les méchants et que nous sommes à la traîne mais qu'il ouvre les yeux! »

Un an plus tard, en mai 2023, le conseil municipal émettait même un avis défavorable sur l'arrêté métropolitain de la ZFE, estimant le dispositif « insuffisant ». L'adjectif à la santé,

Pierre-André Juven, tonnaît: « Notre métropole prend un train de retard! Les chercheurs nous le disent, pour lutter contre la pollution de l'air, il faut réduire d'un tiers au moins le nombre de kilomètres parcourus en voiture. C'est à cela que doit servir la ZFE! »

Deux ans après la charge virulente qu'il avait menée contre le gouvernement pour ses attermoissements dans le déploiement de ces zones, Christophe Ferrari ne souhaite plus s'exprimer: « La Métropole réagira une fois toutes les étapes du vote passées », nous indique le service communication.

### Les écologistes pour « la prolongation de la phase pédagogique »

Le groupe écologiste Uma (Une Métropole d'Avance) a en tout cas déjà réagi par communiqué: « Si les études scientifiques montrent la pertinence de la ZFE comme mesure de santé publique, ce dispositif est aussi une mesure de justice sociale puisque les populations les plus précaires sont les plus exposées de par leur lieu de vie en cœur urbain et en proximité immédiate des grands axes circulants [...] Abandonner la ZFE est donc un piège qui se refermerait sur les plus pré-

caires. »

Et de tacler plus durement, en partie à l'intention du Smmag et de la Métropole: « Nous ne découvrons pas aujourd'hui que l'interdiction des Crit'Air 3 nécessitait un véritable choc d'offre sur les transports en commun, l'autopartage, le covoiturage et les infrastructures cyclables [...] Faute d'anticipation, d'investissements massifs et d'une politique cohérente d'accompagnement, nous sommes face à une difficulté réelle de mise en œuvre du calendrier initial. Face à cette situation, nous sommes favorables au prolongement d'un an de la période pédago-

gique pour les véhicules particuliers désormais exclus de la ZFE. La verbalisation devait en effet démarrer ces prochaines semaines selon un calendrier initial encore soumis à de nombreuses incertitudes. Et les écologistes de s'interroger: « Les mesures actuelles d'accompagnement au changement de mobilité ne touchent que trop peu de monde. À l'inverse, l'aide à l'achat vélo qui remporte un franc succès vient d'être suspendue faute d'enveloppe budgétaire suffisante. Ce qui nous marche pas est conservé. Ce qui marche est supprimé. »

● J.-B.V.