



**GRENOBLE ALPES  
MÉTROPOLE**

# ZFE 2028



**Zone à Faibles Émissions -  
Véhicules utilitaires légers et poids lourds**



---

## Motifs de la décision

*Juin 2025*

[metropoleparticipative.fr](https://metropoleparticipative.fr)



## Table des matières

|                                                                                                                                                      |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Table des matières .....                                                                                                                             | 1         |
| Sigles et acronymes .....                                                                                                                            | 2         |
| Glossaire .....                                                                                                                                      | 3         |
| <b>1. L’interdiction des Crit’Air 2 pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds : un report de 2025 à 2028 .....</b>                   | <b>4</b>  |
| <b>1.1. Le projet initial de Zone à Faibles Emissions (ZFE) inscrit dans l’arrêté de 2019 .....</b>                                                  | <b>4</b>  |
| 1.1.1. La ZFE : un outil réglementaire au service de la qualité de l’air .....                                                                       | 4         |
| 1.1.2. Une démarche initialement volontaire, rendue obligatoire par la loi Climat et résilience et le plan de protection de l’atmosphère local ..... | 4         |
| 1.1.3. L’objectif initial : une sortie du diesel dès 2025 .....                                                                                      | 5         |
| <b>1.2. Le projet de report de l’interdiction des VUL/PL Crit’Air 2 à l’horizon 2028 .....</b>                                                       | <b>5</b>  |
| 1.2.1. Un choix pragmatique compatible avec les objectifs de qualité de l’air à 2030 .....                                                           | 5         |
| 1.2.2. Une révision de calendrier fondée sur l’évaluation, la concertation et l’analyse comparative .....                                            | 6         |
| 1.2.3. L’adaptation des VUL et PL à la ZFE : des solutions, mais des obstacles persistants .....                                                     | 7         |
| 1.2.4. Une volonté de cohérence avec les autres ZFE déployées en France et en Europe .....                                                           | 8         |
| <b>1.3. Un dispositif ZFE inchangé dans son périmètre et ses principes .....</b>                                                                     | <b>8</b>  |
| 1.3.1. Un périmètre inchangé couvrant 27 communes .....                                                                                              | 8         |
| 1.3.2. Un dispositif de dérogations adapté aux réalités du terrain .....                                                                             | 10        |
| 1.3.3. Des aides nationales mobilisables, mais en mutation .....                                                                                     | 11        |
| 1.3.4. L’accompagnement de la Métropole pour les professionnels .....                                                                                | 11        |
| 1.3.5. Un outil intégré dans la stratégie métropolitaine de mobilité .....                                                                           | 12        |
| <b>2. LE DISPOSITIF DE CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE .....</b>                                                                                          | <b>13</b> |
| <b>1.4. La consultation du public .....</b>                                                                                                          | <b>13</b> |
| <b>1.5. La consultation des personnes publiques associées .....</b>                                                                                  | <b>14</b> |
| <b>3. UN PROJET MAINTENU SUITE A LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES PARTIES PRENANTES ASSOCIEES.....</b>                                               | <b>15</b> |
| <b>3.1. Un projet conforté à l’issue de la concertation.....</b>                                                                                     | <b>15</b> |
| <b>4. Table des figures .....</b>                                                                                                                    | <b>15</b> |

## Sigles et acronymes

CGCT : Code général des collectivités territoriales  
CO<sub>2</sub> : 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<sub>x</sub> : 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

PM<sub>10</sub> : Particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur à 10 µm

PM<sub>2,5</sub> : 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<sup>er</sup> 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 (NO<sub>2</sub>) 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

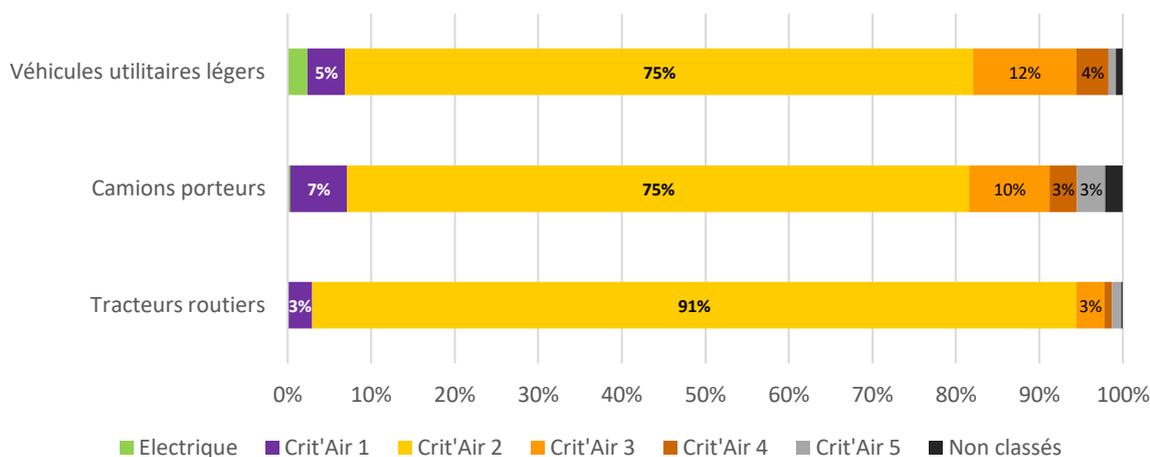


Figure 2. Répartition du parc de VUL et PL en circulation sur le périmètre ZFE en 2024 par type de véhicule et par vignette Crit'Air – Source : Traitement de l'enquête plaques 2024

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<sup>er</sup> juillet 2028 pour les véhicules de catégories N1, N2 et N3.

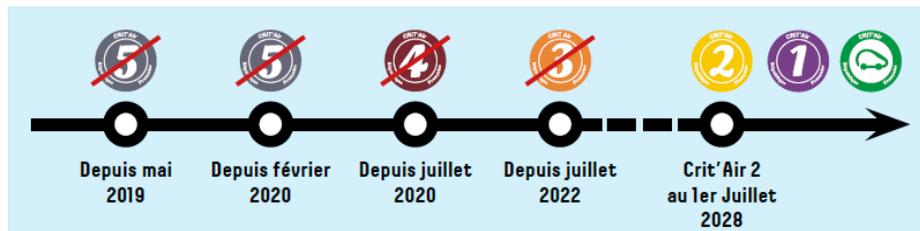


Figure 3. Evolution du calendrier d'interdiction des vignettes Crit'Air dans le cadre de la ZFE VUL-PL

### 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2025 de ZFE est reporté au 1<sup>er</sup> 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, Varcès-Allières-et-Risset, Venon, Veurey-Voroize.

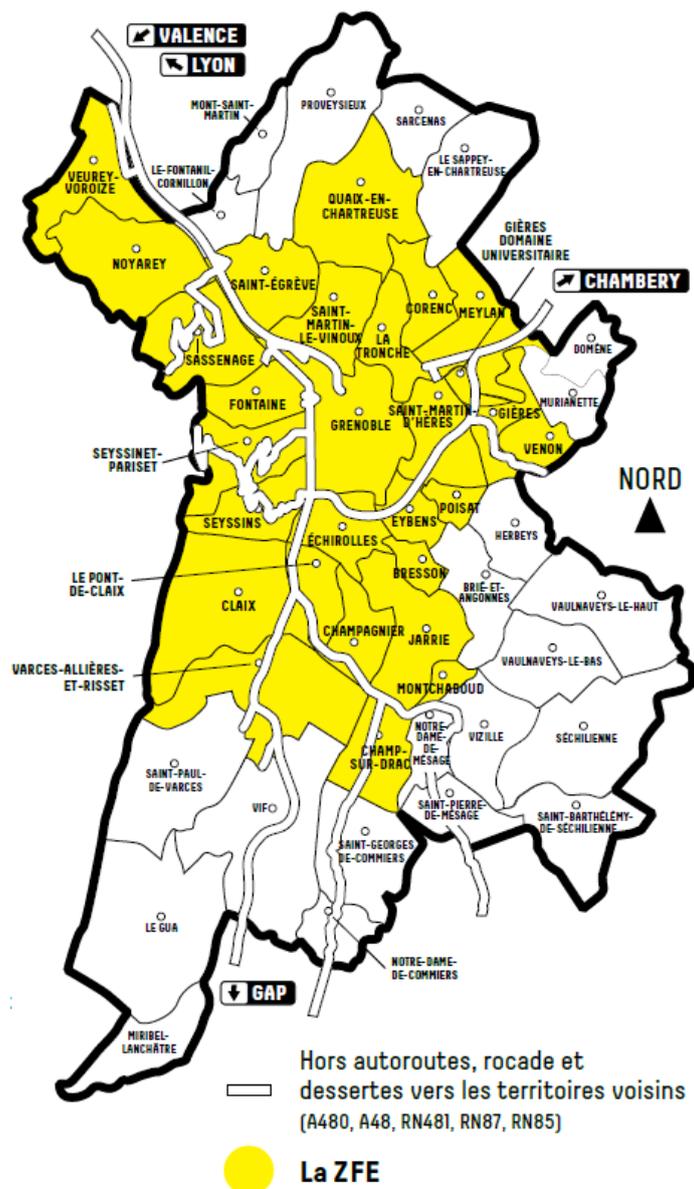


Figure 4. Périmètre de la ZFE VUL / PL

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%<sup>1</sup> des émissions des VUL et des PL du territoire de la métropole.**

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

### 1.3.2. Un dispositif de dérogations adapté aux réalités du terrain

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<sup>er</sup> janvier 2030. Cette dérogation, annoncée depuis 2022<sup>2</sup>, 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 :

<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>, 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 au retrofit 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 2019<sup>3</sup>.

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**<sup>4</sup> au 1<sup>er</sup> 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...<sup>5</sup> 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* »<sup>6</sup>, 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.

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

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

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

<sup>6</sup> 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.

### 1.4. 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.



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

### 1.5. 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 communs 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. UN PROJET MAINTENU SUITE A LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES PARTIES PRENANTES ASSOCIEES

#### 3.1. Un projet conforté à l'issue de la concertation

Au terme de la concertation, Grenoble Alpes Métropole a confirmé la mise en œuvre du projet soumis à consultation réglementaire entre février et mai 2025 (report à juillet 2028 de l'interdiction de circulation et de stationnement des véhicules utilitaires légers et poids lourds classés Crit'Air 2). Cette décision s'appuie sur une convergence de constats, exprimés à la fois par les personnes publiques associées (PPA) et par de nombreux contributeurs favorables ou nuancés.

**Les principaux enseignements ayant conduit au maintien du projet sont les suivants :**

- **Une majorité claire de personnes publiques associées en faveur du report** : 30 avis favorables sur 34 émis par les PPA, confirmant la pertinence de la trajectoire proposée.
- **Des arguments convergents avec le diagnostic établi par la Métropole et présenté dans le dossier d'études** : tant les collectivités que les acteurs économiques ont souligné l'inadéquation actuelle entre les exigences du calendrier initial (2025) et la capacité d'adaptation réelle du tissu professionnel local. En particulier, le secteur du BTP, les artisans, les TPE/PME et les transporteurs se heurtent à une offre de véhicules à faibles émissions encore limitée et coûteuse, comme l'ont montré les évaluations menées depuis 2021.
- **Une compatibilité confirmée avec les objectifs de qualité de l'air à l'horizon 2030**. Les modélisations d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes indiquent que ce report permettrait toujours une réduction de 76 % des émissions de NOx entre 2024 et 2030, tout en diminuant l'exposition de la population aux dépassements des seuils de l'OMS pour le dioxyde d'azote.

**Toutefois, la concertation a également révélé plusieurs points de vigilance**, que la Métropole entend intégrer dans la suite de la mise en œuvre :

- **Renforcer la pédagogie** sur les objectifs et les étapes de la ZFE, afin de mieux distinguer les périmètres, les catégories de véhicules concernées, et les mesures d'accompagnement existantes.
- **Mieux articuler les dispositifs entre collectivités** (notamment avec les EPCI voisins), pour garantir une meilleure lisibilité et mutualisation des aides.
- **Accroître les espaces d'écoute et d'accompagnement ciblé**, en particulier pour les publics les plus impactés (entreprises en difficulté, petits rouleurs, secteurs spécifiques comme la construction ou les services techniques).

Enfin, bien que de nombreuses contributions du public aient exprimé un rejet plus global du dispositif ZFE (notamment en lien avec des enjeux de mobilité, d'accès aux soins, ou d'inégalités sociales), la Métropole rappelle que la ZFE s'inscrit dans un cadre légal national, défini par la loi Climat & Résilience. Elle demeure un outil central dans la stratégie métropolitaine de lutte contre la pollution de l'air, avec une finalité de santé publique affirmée et un accompagnement fort des acteurs. Le maintien du projet de report s'inscrit ainsi dans une logique alliant ambition sanitaire et pragmatisme opérationnel.

## 4. Table des figures



|                                                                                                                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1. Les différentes vignettes Crit’Air .....                                                                                                                                         | 3  |
| 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 ..... | 6  |
| Figure 3. Evolution du calendrier d’interdiction des vignettes Crit’Air dans le cadre de la ZFE .....                                                                                      | 6  |
| Figure 4. Périmètre de la ZFE VUL / PL .....                                                                                                                                               | 8  |
| Image 1. Extraits de la brochure éditée par Grenoble Alpes Métropole .....                                                                                                                 | 12 |



**GRENOBLEALPES  
MÉTROPOLE**



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



Welcome Byzance - Adobestock