GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

Zone à Faibles Emissions

et

Accompagnement à la mobilité faibles émissions

Pause Citoyenne

La Tronche

12 octobre 2026

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

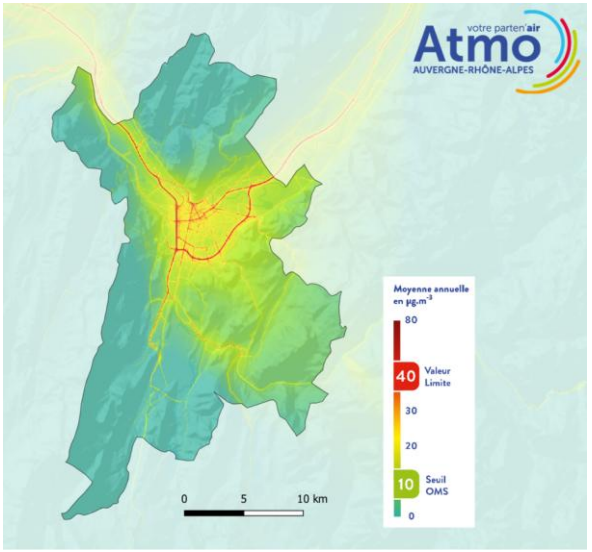
1

Introduction

Qualité de l'air : forts enjeux mais une amélioration rapide

Les enjeux de l'amélioration de la pollution de l'air

- **La santé publique** : la pollution de l'air est à l'origine de nombreuses maladies (respiratoires, cancers, AVC…) et de décès
- **Un enjeu règlementaire – le risque du contentieux européen** : Risque de condamnation la France à des sanctions pécuniaires et mise à contribution des collectivités
- **Un enjeu économique et d'attractivité** : le coût de la pollution est estimé à 100 Mds€/an à l'échelle nationale et localement la pollution altère l'attractivité du territoire

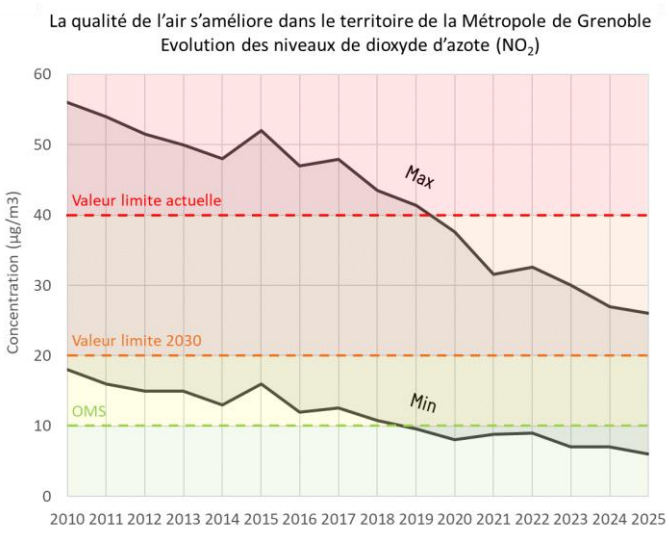


Des politiques publiques qui fonctionnent

Une amélioration forte : en 15 ans, les niveaux des principaux polluants ont été divisés par deux : la politique publique conduite aux différents échelons est efficace

…mais une vigilance à maintenir

- Seuils règlementaires actuels respectés, mais seuils applicables en 2030* pourraient être dépassés
- Seuils OMS dépassés : la quasi-totalité des habitants de la Métropole restent exposés à un dépassement avec des impacts sanitaires locaux forts**



Directive Européenne DE 2024/CE révisée en 2024

**135 morts/an attribuables au dioxyde d'azote ; 293 morts/an attribuables aux particules fines ; *SPF, 2021*

Qualité de l'air : les leviers d'actions

Les leviers à activer pour réduire l'exposition à la pollution de l'air

Réduire les émissions de polluants par :

- **Le chauffage au bois individuel non performant** principale source de particules fines du territoire
- **Le trafic routier** principale source d'oxyde d'azote et contributeur d'une minorité de particules fines mais à très fort impact sanitaire

Les leviers d'actions principaux sont donc entre les mains des habitants et des acteurs économiques : le rôle des pouvoirs public et d'assurer les conditions du changement en donnant accès aux solutions

Déployer un urbanisme favorable à une réduction de l'exposition des habitants (notamment en proximité des axes routiers à fort trafic)

Agir pour améliorer la qualité de l'air intérieur des ERP et des logements
La qualité de l'air intérieur est généralement plus mauvaise que l'air extérieur et les durées d'exposition sont généralement plus longues







GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

1

Le cadre règlementaire

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

ZFE - Le cadre règlementaire

Principe d'une ZFE

Une ZFE vise à limiter la circulation des voitures les plus polluantes pour réduire la pollution par le trafic routier et protéger la santé des habitants
> Principal outil de politique publique pour agir directement sur la pollution du trafic routier

Vignette Crit'Air



La vignette Crit'Air est définie **au niveau national, elle constitue l'unique cadre réglementaire mobilisable.**

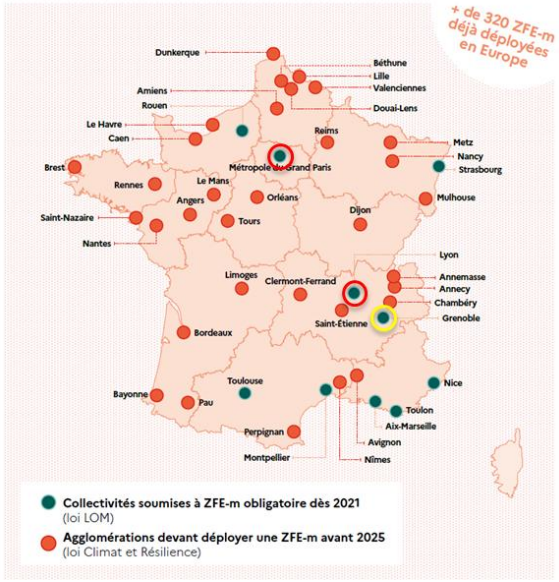
Elle est **obligatoire** pour circuler dans une ZFE.

Elle classe les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants de l'air (oxydes d'azote, particules fines) : **un outil pertinent pour améliorer la qualité de l'air locale.**



**en raison des dépassements des seuils règlementaires applicables 2030, l'Etat va engager la révision du PPA fin 2026/début 2027*

Cadre règlementaire s'imposant à la Métropole



Loi Climat et résilience

- **Crit'air 3 au 01/01/25**
  2 « territoires ZFE »
- **ZFE en place au 01/01/23**
  8 territoires classés « territoires de vigilance » en 2024
- **ZFE en place au 01/01/2025**
  35 agglomérations de plus de 150 khab
  > Ajd : 25 existent effectivement

Grenoble Alpes Métropole

Loi Climat et résilience
« Territoire de vigilance »

Plan de Protection de l'Atmosphère*
- VP/DRM : Crit'Air 3 en 2025
- VUL/PL : Crit'Air 3 2022 ; Crit'Air 2 2028*

**juillet 2025, mais report à 2028 non inscrit dans le PPA actuel*

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

ZFE VP/DRM – Le cadre règlementaire

VÉHICULES

Voitures particulières, 2 et 3 roues motorisés et quadric.

CALENDRIER

07/07	01/01	01/01*
2023	2024	2025

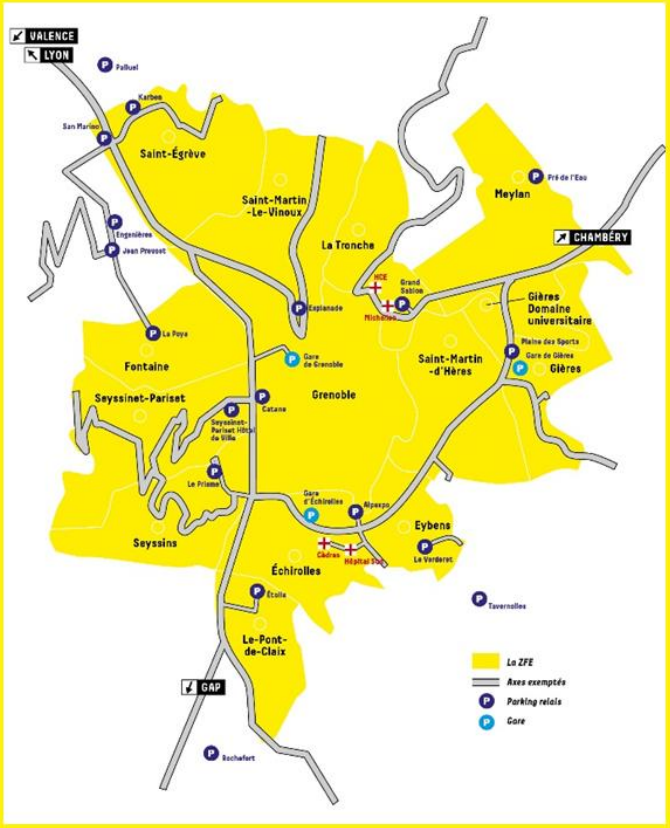
** période pédagogique (sans sanction) jusqu'au 30/06/2027*

HORAIRES

7h - 19h du lundi au vendredi
exceptés les jours fériés

PÉRIMÈTRE

78% population ; 87% des emplois



DÉROGATIONS

Pass journalier 12 jours/an

Petit rouleur
< 5000 km/an

Travail en horaires décalés

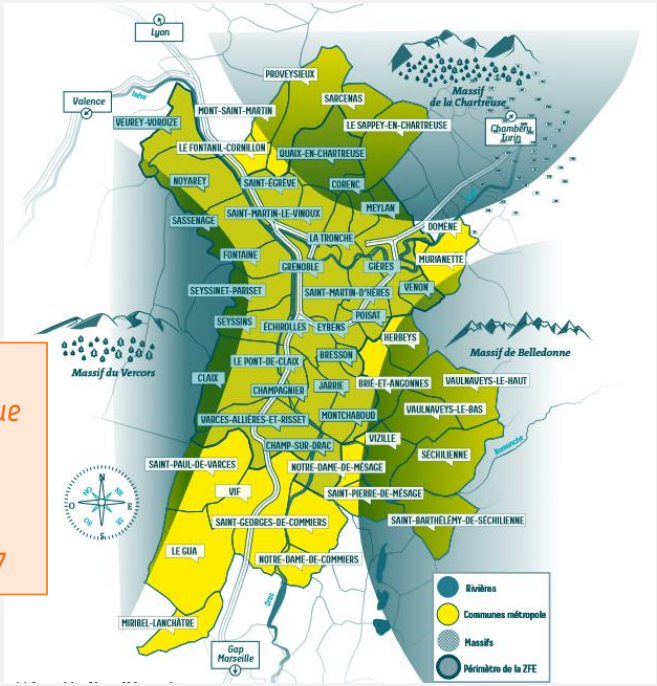
Entreprises en difficulté

Carte CMI-S

RDV médicaux réguliers en établissement de santé, Associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique, les véhicules de collection et les véhicules automoteurs spécialisés…

ZFE VUL/PL – Le cadre règlementaire

1 PERIMETRE



** période pédagogique (sans sanction) jusqu'au 30/06/2027*

27 communes concernées
90 % des habitants ; 95 % des emplois

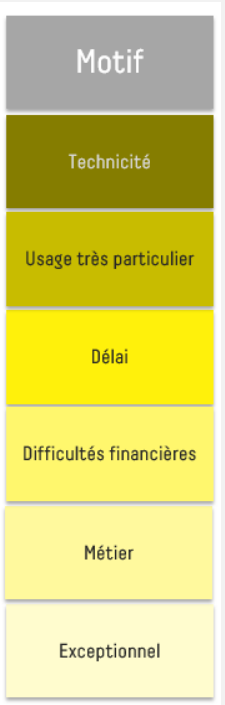
2 HORAIRES

ZFE permanente : 24h/24 et 7J/7

3 DEROGATIONS

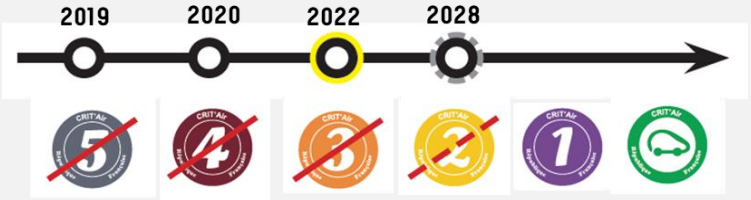


Modèle de macaron de dérogation

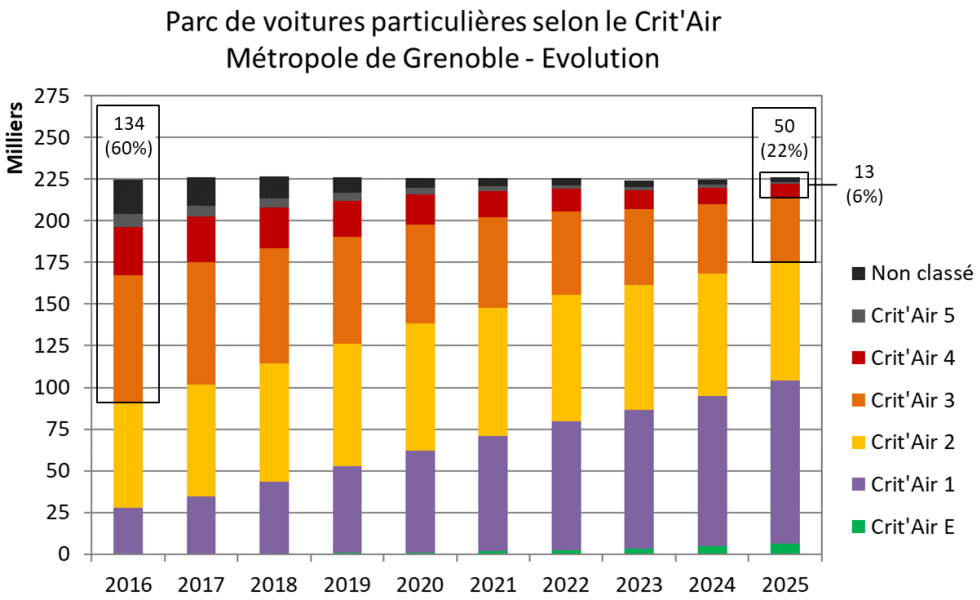


19 cas dérogatoires

4 CALENDRIER



Parc de VP – Evolution depuis 10 ans



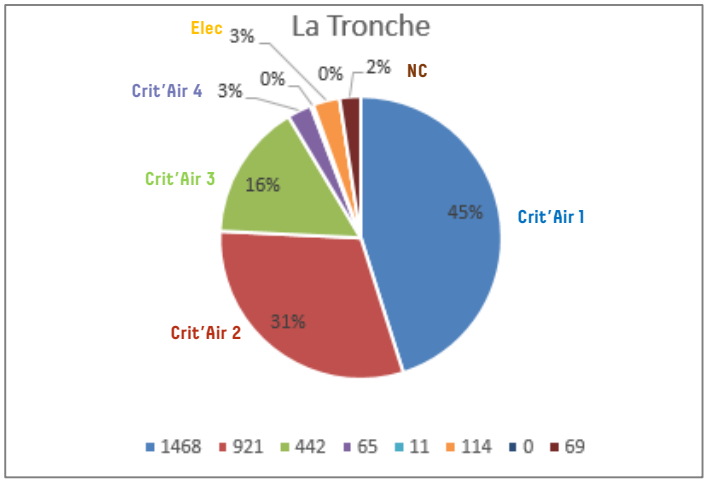
Dans la Métropole, depuis 10 ans :

- Le nombre total de VP est à peu près stable
- La part de VP « non classés » à Crit'Air 3 est passée de 60% à 22% (au 01/01/2025)

Au 01/01/2025, soit 1,5 an après la mise en place de la ZFE et à l'initiation de l'interdiction des Crit'Air 3, il restait dans la Métropole :

- 50 kVP « non classés » à Crit'Air 3 (soit **22% du parc**)
- Dont 13 kVP NC-Crit'Air 4
- 7 500 VUL « non classés » à Crit'Air 3 (soit 23% du parc)

- **Dans la Métropole de Grenoble le taux d'équipement en vignette Crit'Air est parmi les plus élevés de France** (76% VS 42% au niveau national, 72% à Paris, 71% à Lyon)



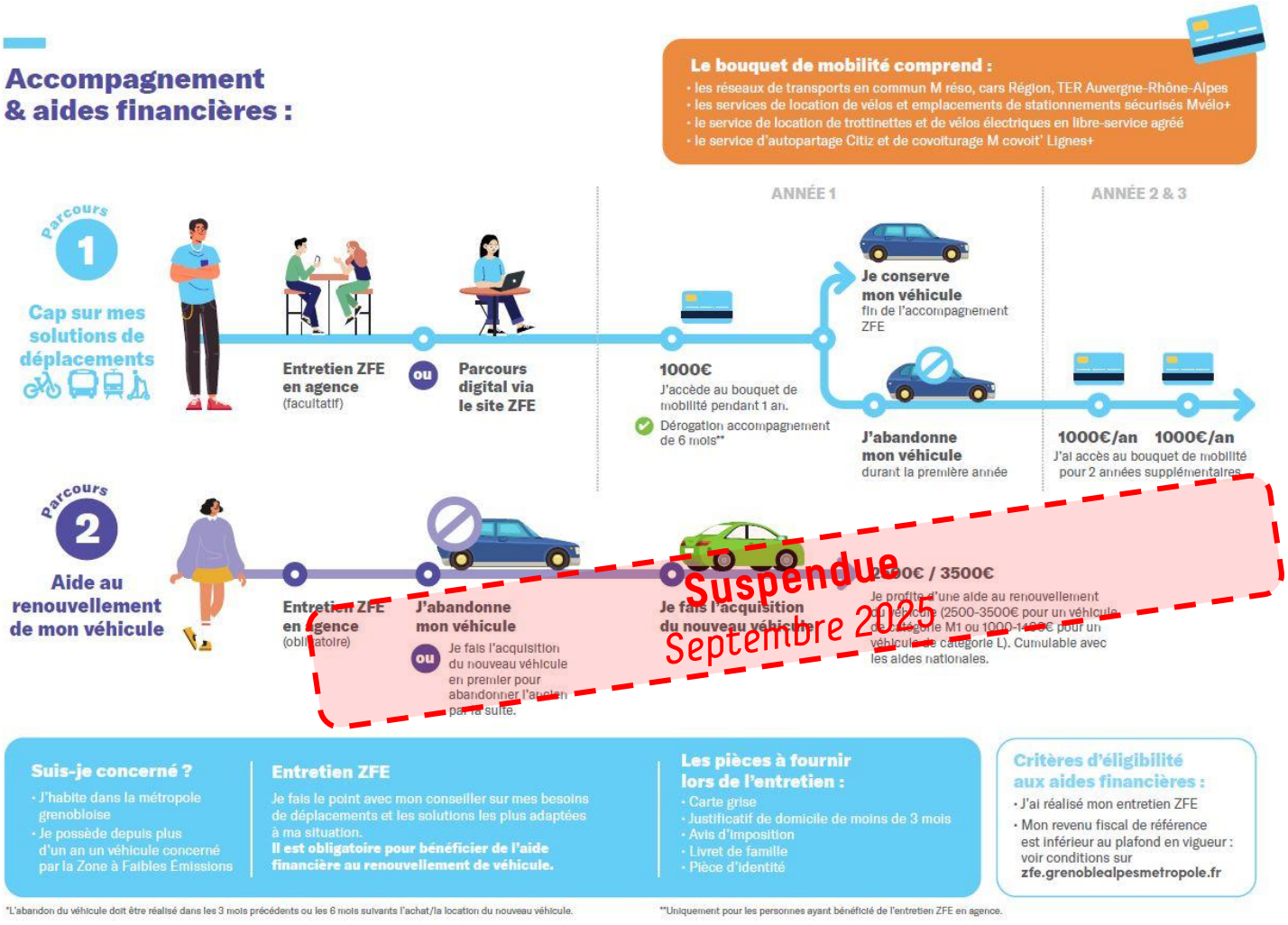
Focus 2025
La Tronche
(*21% NC à CQA3*)

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

2

Dispositifs d'accompagnement

Donner accès à une mobilité faibles émissions



Un dispositif d'accompagnement des habitants qui a permis de réaliser **2031 entretiens ZFE** et de délivrer **934 aides au renouvellement de véhicules** (2M950k€) et **295 aides à la mobilité**

18 entretiens, 9 aides au renouvellement de véhicules pour des habitants de La Tronche

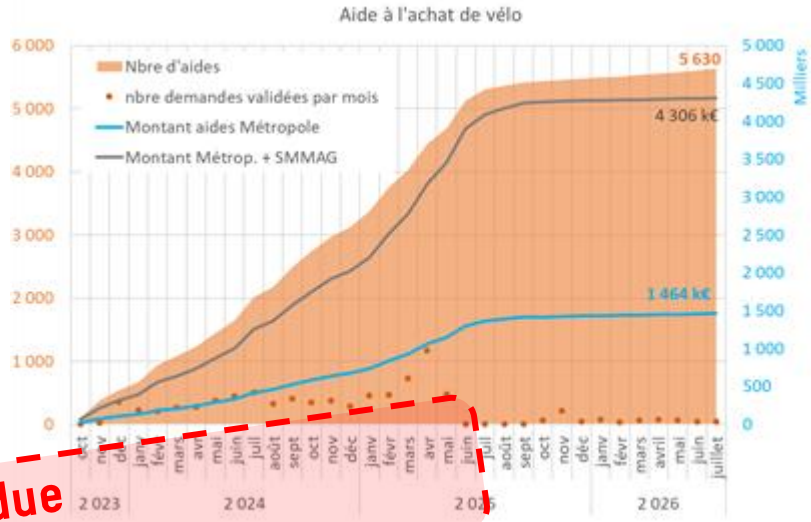
Donner accès à une mobilité faibles émissions

Aide achat vélo

Objectif
Contribuer à la massification de la pratique cyclable en compléments des autres actions du plan vélo

Aide financière à l'achat de vélo du quotidien
Vélos musculaires dits « vélos de ville », VAE, vélos cargo, vélos adaptés (exclus : VTT, vélos de route…)

Les montants de l'aide (habitants Métro)
Variables selon le revenu, la date de la demande et le type/montant du vélo acheté



Suspendue
Septembre 2025

Un dispositif d'accompagnement des habitants qui a permis d'aider 5 630 habitants vers une mobilité faibles émissions

69 aides achat vélo pour des habitants de La Tronche

Donner accès à une mobilité faibles émissions

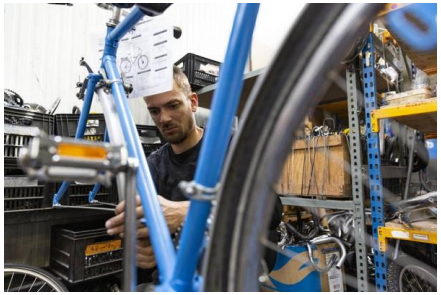
11 dossiers sur La Tronche

Conseil personnalisé

Outils	- Fiches techniques - Calculette TCO
Conseil	- Conseil IRVE - Conseil technique ponctuel - Bilan global de flotte
Accomp.	Activation possible d'un suivi de l'entreprise sur la durée

108 professionnels conseillés





Aide financière - Fonds Air Véhicules

Bénéficiaires	- Entreprises établies sur le territoire - <250 salariés et CA<50M€ - Jusqu'à 5 véhicules / structure
Énergies	- Électrique *dont rétrofit* - GNV ou GPL *dont rétrofit* - Hydrogène
Véhicules neuf ou d'occasion	- Vélo cargo** et remorque - VUL - PL
Modalités d'acquisition	- Achat - Location

***Aides** pouvant atteindre **18k€** par véhicule (dans la limite de 40% du coût HT) et bonifiées pour les cas de **mise à la casse** d'un véhicule polluant*

Un dispositif d'accompagnement des petites entreprises qui a permis d'aider 439 professionnels vers une mobilité faibles émissions, pour un total de 1M481k€

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

Merci !

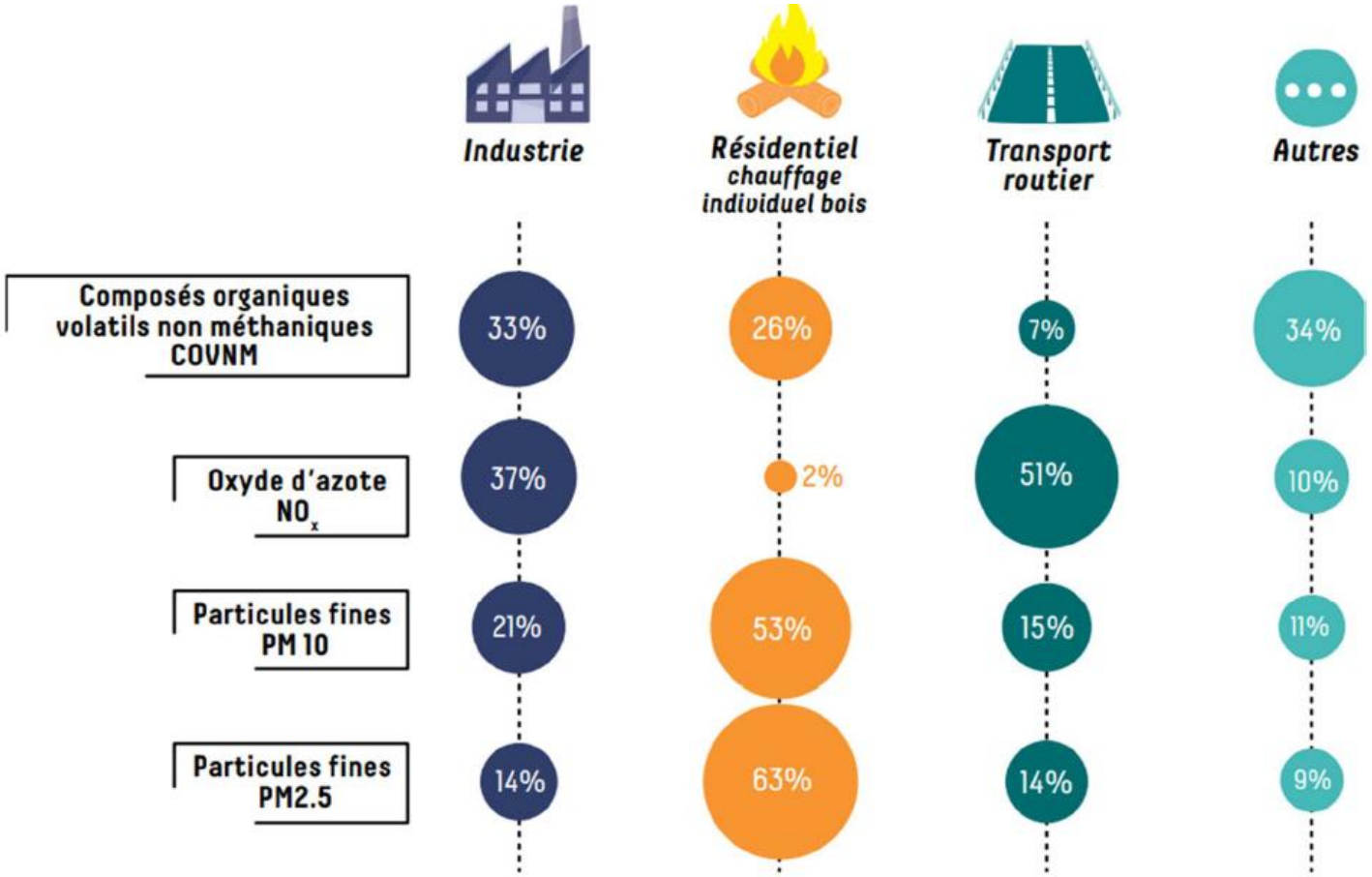


- ✓ Tout comprendre sur la ZFE : https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

Annexes

Les sources de polluants de l'air



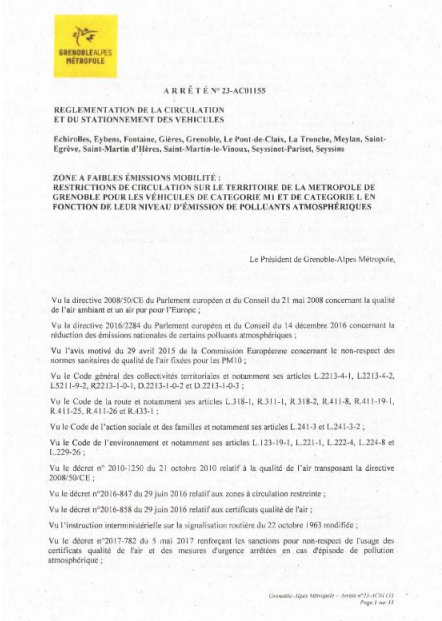
Contribution des différentes activités polluantes dans les émissions polluantes en %
Grenoble Alpes Métropole – 2022 – Source : Atmo AuRA

Pouvoir de police ZFE, contrôle et verbalisation

Le cadre

- **Le Président de la Métropole est titulaire du pouvoir de police spéciale ZFE** (il signe les arrêtés ZFE fixant les règles de la ZFE)

- **Le contrôle et la verbalisation ne peuvent être réalisées que par les polices municipales (PM) et les forces de l'ordre nationale** (police et gendarmerie).



ARRÊTÉ N° 23-AC01155

REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION
ET DU STATIONNEMENT DES VEHICULES

Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Meylan, Saint-Egrève, Saint-Martin d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset, Seyssins

ZONE A FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ :
RESTRICTIONS DE CIRCULATION SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE DE GRENOBLE POUR LES VÉHICULES DE CATEGORIE M1 ET DE CATEGORIE L EN FONCTION DE LEUR NIVEAU D'ÉMISSION DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Le Président de Grenoble-Alpes Métropole,

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques ;

Vu l'avis motivé du 29 avril 2015 de la Commission Européenne concernant le non-respect des normes sanitaires de qualité de l'air fixées pour les PM10 ;

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2213-4-1, L2213-4-2, L5211-9-2, R2213-1-0-1, D.2213-1-0-2 et D.2213-1-0-3 ;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L.318-1, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1 ;

Vu le Code de l'action sociale et des familles et notamment ses articles L.241-3 et L.241-3-2 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8 et L.229-26 ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu le décret n°2016-847 du 29 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte ;

Vu le décret n°2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée ;

Vu le décret n°2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique ;



CR de la Pause Citoyenne sur la Zone à Faibles Emissions du conseil municipal du 12 octobre 2026

Pour compléter le compte-rendu, des détails et des liens ont été ajoutés en italique, pour que chacun puisse accéder aux informations complètes.

I- Introduction du Maire

Le 18 mai dernier, le CHUGA était venu présenter son projet immobilier lors du conseil municipal.

En juin, Grenoble Alpes Métropole était intervenu sur Athanor et le travail de réduction des émissions de polluants.

La Ville de La Tronche est donc particulièrement concernée sur les sujets de qualité de l'air et ses effets sur la santé, et donc sur **la Zone à Faibles Emissions (ZFE)**

Le sujet est d'actualité entre la hausse du prix des carburants et la journée nationale de la qualité de l'air le 15 octobre.

II- Gilles Moreau, vice-président de la Métropole en charge de l'énergie, de l'air et du climat et Anaïs Eon Duval, responsable d'unité qualité de l'air à la Métro, présentent le sujet sur la base d'un diaporama diffusé en séance.

Cf Présentation ZFE

III- Pascale Galliard rappelle les principes de la Pause Citoyenne.

La Pause Citoyenne est un temps de questions / réponses autour d'un thème précis entre élus et habitants lors du conseil municipal. Ce temps citoyen a été proposé par l'Observatoire de la Participation Citoyenne. Ce groupe de travail mixte composé d'élus et d'habitants Tronchois promeut la participation citoyenne sur la commune. Ils travaillent notamment sur le budget participatif.

Après une 1ère expérimentation en mai 2025, une nouvelle Pause Citoyenne est donc organisée ce jour.

Il est à préciser que ce n'est pas un temps de concertation, ni de participation mais bien un temps d'échanges entre les habitants et les intervenants sur un sujet défini.

Les objectifs sont :
- Communiquer et rendre compte des politiques publiques,

- Faire venir des habitants au conseil municipal,
- Impliquer les citoyens dans la politique de leur commune,
- Répondre aux questions,
- Sensibiliser au fonctionnement institutionnel,
- Sortir du principe du citoyen consommateur,
- Renouer le lien et la confiance entre élus et habitants.

Ce temps s'adresse en priorité aux habitants de la commune, c'est pourquoi les questions des habitants seront traitées en premier lieu. Les élus pourront ensuite poser leurs questions.

Afin que ce temps se fasse dans de bonnes conditions, voici le cadre des échanges :
- Respect, bienveillance, écoute, pas d'attaque personnelle, pas de tribune politique
- Ecoute de la présentation sans interruption,
- Ecoute des interlocuteurs sans interrompre les prises de parole,
- Les questions posées seront d'ordre général et ne concernent pas des situations individuelles,
- Les questions et les réponses seront brèves, ce n'est pas un débat,
- Respect du temps imparti

IV- Questions des habitants

1/ Questions écrites de Mme Debouverie :

« Bien que je sois consciente de l'urgence écologique et de la nécessité de repenser nos pratiques, je trouve la ZFE assez injuste. En particulier, j'aimerais demander si des calculs ont été réalisés pour estimer la totalité du coût énergétique entre prendre tous les jours une voiture agréée à circuler, et ne prendre qu'une ou deux fois par mois une voiture plus ancienne pour sortir de l'agglomération. (par totalité du coût énergétique, je veux dire aussi les dépenses liées à sa construction, voire leur impact social sur les régions du monde concernées). Ce serait ma première question. Ma seconde question serait donc : quelles incitations sont prévues en dehors de la ZFE pour mettre à contribution ceux qui disposent du plus de moyens pour contribuer ? »

Réponses :

Oui il y a eu beaucoup de modélisations. La Métro a cherché un équilibre entre les enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale. On peut prendre l'exemple des dérogations pour les petits rouleurs qui permet de rester dans le cadre sans changer de véhicule.

Le dossier de consultation règlementaire (dossier soumis à l'avis du public et des parties prenantes associées avant la mise en œuvre de la ZFE voitures particulières et deux roues motorisés) est toujours en ligne (lien ci-dessous) et détaille les arbitrages réalisés pour répondre à l'équilibre évoqué.

https://metropoleparticipative.fr/participation/43359/32-espace-participatif.htm

➔ *Modélisations dans le dossier directement (à partir de la page 69) + les 24 pages d'annexes techniques de modélisations qui peuvent être téléchargées également.*

Pour permettre aux moins fortunés d'être peu impactés, au-delà des dérogations, il y a un accompagnement complet qui a été déployé, en particulier pour les personnes qui ont de petits moyens,
cf document en ligne à l'adresse ci-dessous :
https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr/684-aides-et-parcours.htm

2/ Questions écrites de Mme Rufin :
« Que se passe-t-il si un véhicule non autorisé a un accident ?
« Comment les contrôles sont-ils effectués ? »

Réponses :
Il y a beaucoup de fausses informations sur le sujet. Une dépêche de l'AFP de janvier 2025 fait le point sur ce sujet : https://factuel.afp.com/doc.afp.com.36UA79G
Il n'y a pas de lien du point de vue des assurances entre l'accident (faute de conduite) et le fait d'être ou non en règle du point de vue de la ZFE. Cela peut être confirmé par chaque assureur.

76 % des véhicules ont la vignette Crit'air sur le territoire, ce qui représente un pourcentage plus élevé que dans d'autres métropoles. La ZFE est en période pédagogique jusqu'en juin 2027 donc pour le moment, il peut y avoir des contrôles mais pas de verbalisation.
Par contre, la présence et la conformité de la vignette Crit'air des véhicules peuvent être contrôlées et verbalisées en cas de manquement. En effet, le certificat qualité de l'air est obligatoire pour les véhicules circulant et stationnant dans les zones à faibles émissions, et les véhicules circulant en cas de mise en œuvre de la circulation différenciée décidée par les préfets lors d'épisode de pollution.

3/ Question écrite de Mme Savoye :
« En parallèle des ZFE, où en sont les transports en commun principalement entre le nord et le sud de la commune de la Tronche ? »

Réponse du Maire
Plusieurs personnes ont signalé que les lignes de bus sont mal adaptées, ce qui ne va pas dans le sens de l'abandon de la voiture individuelle.
Exemple : le 13 permettait d'aller à l'hypermarché de Meylan, ce qui n'est plus le cas avec le 18. Le SMMAG a été interpellé sur le sujet, la commune relaie les demandes des habitants. Ces sujets sont travaillés par les communes avec le SMMAG. Les bus doivent passer là où sont les besoins.

Une habitante témoigne du problème de la fréquence du 17 et de son dernier trajet qui se termine à 20H50.

4/ Question orale de Mme Kyriakydès :
Elle trouve que la ZFE constitue une ségrégation sociale injuste et insupportable. Elle fait référence à ce qui au collectif national Ciel bleu et aux nuisances dans l'air. Elle indique que l'augmentation du prix de l'essence n'est pas un hasard. C'est fait exprès, et on n'a pas fini d'en parler.

5/ Questions orales de M. Amen :
« La classification des Crit'air semble perfectible (on ne prend en compte que l'année de construction). Les véhicules électriques sont lourds, émettent des particules au freinage et ont une durée de vie courte. Est-ce que des modifications vont être faites sur les Crit'air afin de tenir compte d'autres critères que de leur âge ?
Sur les aides : les gens en situation de précarité sont souvent de gros rouleurs. Les coûts des véhicules électriques sont énormes. Les aides sont-elles suffisantes pour accompagner les personnes précaires ? »

Réponses
La Métropole ne peut pas régler ce sujet seule. Les règles sont nationales notamment les règles de la classification Crit'Air, qui ne tient pas compte du poids de véhicule et peut effectivement être perfectible. Les certificats qualité de l'air visent à lutter contre la pollution locale par des polluants dangereux pour la santé (affections respiratoires, maladies cardiovasculaires, cancers …), dont la pollution par les particules fines et par les oxydes d'azote. Le certificat ne prend pas en compte les émissions de gaz à effet de serre qui relèvent d'enjeux planétaires et non locaux et qui n'ont pas d'impact direct sur la santé.

Ces enjeux sont traités par ailleurs, comme les dispositifs de bonus-malus.
Plus d'explications sont données sur cette page : https://www.certificat-air.gouv.fr/

La Métropole propose un système adapté à son territoire, avec notamment une ZFE non permanente, même si cela ne règle pas tout. Le but est bien de lutter contre la pollution de l'air, en cherchant un compromis entre efficacité et capacité d'adaptation comme évoqué plus haut (cf dossier réglementaire évoqué précédemment).
La Métropole ne peut plus aider les particuliers à l'achat de véhicules électriques, les montants sont trop importants, et l'Etat a réduit ses aides. On est sur un équilibre qui semble raisonnable.
Au sujet de l'impact des véhicules électriques, il existe des procédés de recyclage des batteries, qui s'améliorent régulièrement.

6/ Question orale de M. Pivot :
« Un véhicule Crit'air 5 qui roule 500 km ne fait pas plus de pollution qu'un Crit'air 1 qui roule 50 000 km. N'est-ce pas incohérent ? »

Réponse :
Un véhicule Crit'air 5 qui roule 500 km par an est éligible à la dérogation petit rouleur, qui tient justement compte du faible impact que ce niveau d'utilisation aurait sur la qualité de l'air.

7/ Question orale de Mme Grand :
« Pourquoi les aides de la Métro ont-elles été arrêtés ? Et qu'est ce qui va remplacer ? »

Réponse :
La ZFE était en révision à plusieurs échelons et le principe est très décrié, avec des interrogations au niveau national. Les aides locales vont être relancées, avec l'objectif que cela coute moins cher à la Métropole. Avant tout, la ZFE c'est une question de santé publique.

Par ailleurs, chacun doit faire son calcul et reste libre de son choix. Un petit véhicule électrique peut avoir un meilleur rapport qualité prix global qu'un petit véhicule essence, notamment dans un contexte de hausse très forte du prix du carburant.
Et finalement, celui qui a eu le plus d'impact sur le climat, c'est paradoxalement Donald Trump avec sa politique internationale qui a fait monter le prix du pétrole, et donc rendu l'usage des voitures thermiques plus coûteux.

8/ Question orale de Mme Bertrand :
« Pourquoi ce seuil des 5 000 km, et comment le contrôler ? »

Réponse
C'est en lien avec la pratique des assurances, ou de certaines assurances qui ont des tarifs différenciés selon le kilométrage parcouru.

Voici les justificatifs à fournir lors de la demande de dérogation « petit rouleur » :
- Soit une attestation remplie par votre assureur, justifiant de la souscription à un contrat « Petit Rouleur» plafonné à 5000 km
- Soit le certificat de situation administrative issu de la plateforme gouvernementale HistoVec
- Soit les deux derniers procès-verbaux de contrôle technique délivrés par un centre agréé, attestant d'un kilométrage inférieur à 5000 kilomètres par an en moyenne
- Soit pour les deux-roues motorisés : deux factures d'entretien du véhicule.

- *La dernière facture doit dater de moins de 3 ans*

- *L'intervalle entre les deux factures doit être d'au moins 1 an*

- Justificatif du lieu de domicile de moins de 3 mois (Quittance de loyer, facture d'eau, de gaz ou d'électricité, de téléphone, d'assurance habitation ...)

V – Questions des élus

Question de Mme Revol
« Est-ce qu'il y a beaucoup de demande de dérogations petits rouleurs ? »

Réponse
Information ajoutée postérieurement à la réunion : Le nombre de dérogations « petits rouleurs » délivrés par la métropole depuis la mise en place de la ZFE est de 5 989 au 28/10/2026.

Question de Mme Revol
« Nous sommes tous d'accord sur des mesures qui vont dans le sens de l'amélioration de la santé. Par contre, il y a un vrai problème de coût. Il faut pouvoir vendre son vieux véhicule thermique, qui de fait est dévalorisé et obtenir les aides. On exclut ceux qui vivent loin des transports en commun (TC). »

Question de Mme Miroglio
« L'agglomération grenobloise a-t-elle l'intention de mettre en place la gratuité des TC ?
Les intercommunalités qui le font voient l'augmentation de la fréquence. Pourquoi continuer à bloquer ? »

Réponse :
Il n'y a pas beaucoup de métropoles dont les TC sont gratuits. Montpellier a du mal à boucler le modèle économique. Ce sujet est très discuté au sein de la Métropole Grenoble-Alpes. Le SMMAG coûte cher à la métropole et si on rajoute la gratuité, cela augmente encore les coûts.

Le Maire ajoute que ces débats sur le coût des TC et de la gratuité auront lieu au SMMAG et à la Métropole. La recette des usagers pour la métropole, c'est 48 millions d'euros, qu'il faudrait trouver d'une autre manière. Économiquement on n'a pas la solution.
Par ailleurs, quand on habite le centre de la Métropole, les TC sont partout. Par contre, il y a les 100 000 habitants du Grésivaudan qui viennent chaque jour, en passant par ici: ce sont à ces gens-là qu'il faut donner des solutions pour abandonner leur voiture. A noter que l'abonnement TC pour les personnes qui ont peu de ressources est à 2,5 € par mois. Les aides sociales existent. La gratuité pour tous revient à aider ceux qui n'en ont pas besoin.

Pascale Galliard conclut en remerciant tous les participants.