

MOBILITÉS

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS : Quelle capacité des ménages à renouveler leurs véhicules ?

La métropole grenobloise, à l'instar d'autres territoires français, est confrontée à des dépassements réguliers des valeurs limites réglementaires pour les concentrations de certains polluants atmosphériques. Ces manquements à ses obligations en matière de qualité de l'air ont d'ailleurs valu à l'État français plusieurs condamnations par le Conseil d'État et la Cour de Justice européenne, qui ont considéré que la France n'avait pas adopté en temps utile les mesures appropriées pour réduire la durée de ces dépassements pour les particules fines.

La Métropole et plusieurs communes du cœur métropolitain étudient depuis plusieurs années un projet de Zone à faibles émissions - mobilité (ZFE-m), dont l'élaboration a été rendue obligatoire pour les territoires en dépassement des normes de qualité de l'air par la loi Climat et résilience du 22 août 2021. Ce projet vise à réserver l'accès à 13 communes du cœur métropolitain aux véhicules les moins émetteurs de polluants, sur la base de la classification certificat qualité de l'air (CQA ou vignettes Crit'Air), pour accélérer le report modal et le renouvellement du parc de véhicules. Les restrictions peuvent s'appliquer selon différentes modalités et dérogations (sur des plages horaires déterminées par exemple), les collectivités territoriales restant libres de fixer des règles plus strictes.

Pour la Métropole, la loi impose la mise en place d'une ZFE-m à partir du 1er janvier 2022 pour les véhicules les plus polluants (CQA 5 et 4). Les véhicules CQA 3 seront concernés dès 2025.

Le débat local pour définir ce projet a été alimenté par plusieurs études particulièrement poussées, dont une partie menée par l'Agence d'urbanisme. L'un des points d'attention majeurs pour Grenoble-Alpes Métropole est l'impact social des mesures de restriction et le dimensionnement des accompagnements qui seront nécessaires, notamment pour les ménages les plus vulnérables. Un travail d'enquête qualitatif mené par l'Agence a en effet mis en lumière que le premier frein au changement de véhicule résidait dans la difficulté, voire l'incapacité, des ménages à investir.

En complément de la réalisation d'un panorama des solutions de report modal, la Métropole a missionné l'Agence sur deux axes :

- **Un volet qualitatif**, avec l'approfondissement de la caractérisation des publics aux besoins spécifiques touchés par la ZFE et l'appréhension de la capacité d'adaptation des publics les plus vulnérables (freins et leviers, conditions d'acceptabilité).
- **Un volet quantitatif**, sur la situation financière des habitants, les coûts de renouvellement pour des véhicules conformes ZFE et l'identification des véhicules accessibles aux plus vulnérables.

Sur cette base, l'Agence a pu étudier et objectiver la capacité des ménages métropolitains à acquérir un véhicule conforme aux règles de la ZFE-m en construction.

L'ENJEU

OBJECTIVER LA CAPACITÉ DES MÉNAGES À ACQUÉRIR UN VÉHICULE CONFORME AUX RÈGLES D'UNE ZFE, POUR DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ADAPTÉES AUX PLUS VULNÉRABLES

LA MÉTHODE

Remarques préalables : les études et données sur lesquelles l'Agence s'est appuyée sont soumises à une conjoncture particulièrement mouvementée. Le marché de l'automobile est par ailleurs en pleine mutation et celui de l'énergie fait face à de grandes incertitudes rendant l'évolution des prix particulièrement imprévisible.

1

UN PRÉ-REQUIS : PRENDRE EN COMPTE LE COÛT DE POSSESSION D'UN VÉHICULE

Est-il plus avantageux d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion, si l'on regarde la durée totale de possession ?

Le coût de possession et d'usage varie notamment en fonction de la motorisation et de l'âge du véhicule à l'achat.

En s'appuyant sur les comportements moyens de durée de possession et de mobilité, le groupement European Climate Foundation – BEUC – UFC Que Choisir a montré en 2021 que, en moyenne pour l'ensemble des motorisations :

- La voiture électrique est celle qui coûte le moins cher sur un cycle de vie complet ;
- L'équipement en 2nde main permet une économie de 50 % en moyenne ;
- L'équipement en 3^{ème} main permet une économie de 60 % en moyenne ;
- Le 2nd propriétaire d'une électrique économise 20 % par rapport à une essence et le 3^{ème} propriétaire 30 %.

Panorama des aides existantes pour l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion

3 dispositifs nationaux d'aide peuvent s'additionner si les critères propres à chacun sont remplis (critères actualisés chaque année par décret, le dernier datant de décembre 2022).

■ Bonus écologique

pour l'achat de véhicules électriques ou à hydrogène, selon qu'ils sont neufs ou d'occasion et selon le niveau de revenu.

■ Prime à la conversion

avec des niveaux d'aide selon de nombreux critères : mise à la casse d'un véhicule CQA3, nouveau véhicule CQA0 ou CQA1 émettant moins de 122 g de CO₂ par km, niveau de revenu.

■ Majoration de la prime à la conversion

de 1000 € pour les personnes habitant ou travaillant dans les communes du périmètre d'une ZFE et en plus, le doublement de l'aide d'une collectivité territoriale, plafonné à 2 000 €.

Les critères d'éligibilité des véhicules sont complexes et sources d'erreurs lors de l'acquisition d'un véhicule d'occasion. Le délai de réception de la prime nécessite par ailleurs l'avance des frais par l'acheteur et justifie les prêts à taux zéro rendus possibles par la loi.

2

ETUDIER LE MARCHÉ DES VÉHICULES NEUFS ET OCCASION

- 1. Collecte des prix pour différentes tailles de véhicules avec des vignettes Crit'air 0 à 2**, correspondant aux besoins de ménages types (familles, petits ménages) :
 - Prix plancher pour les véhicules neufs de la catégorie,
 - Prix moyens des annonces (site Argus-occasion) pour les véhicules les plus présents sur le marché de l'occasion (véhicules de gammes supérieures et de marques réputées chères écartés).
- 2. Sélection en priorité des véhicules répondant aux critères d'obtention de la prime à la conversion et/ou du bonus écologique.** *Les grands véhicules d'occasion à faible coût n'entrent pas dans les critères de la prime à la conversion mais peuvent être compatibles avec les premières restrictions d'une ZFE. Ils peuvent être indispensables pour les familles.*

3

ESTIMER LES POSTES DE FINANCEMENT D'UN VÉHICULE SELON LES TRANCHES DE REVENUS

Les tranches de revenu fiscal de référence par part définies pour la prime à la conversion sont utilisées dans les analyses qui suivent.

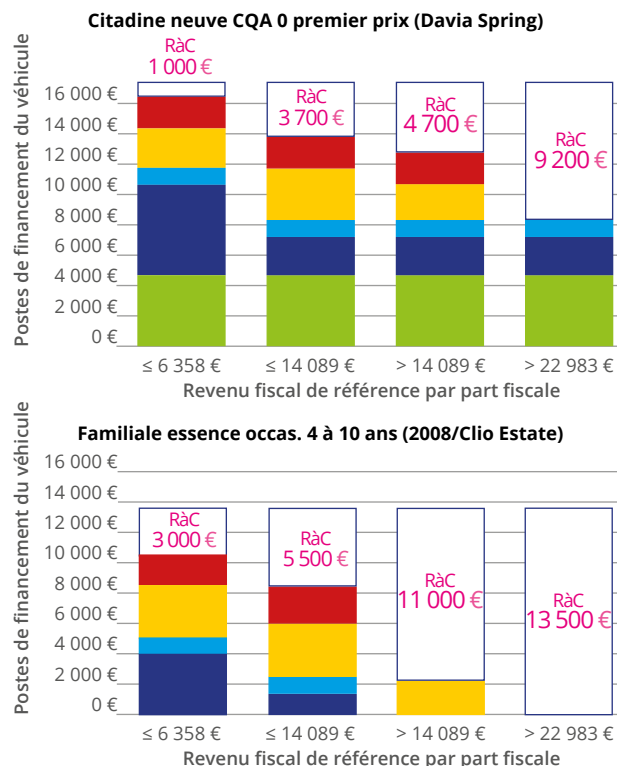
Calcul des postes de financement pour chaque tranche de revenu et chaque type de véhicule selon :

- son coût moyen,
- les critères techniques et sociaux des trois aides de l'État,
- l'application d'un scénario de prime locale théorique, sur critères de revenu.

Il en résulte un **reste à charge (RàC)** qui sera ensuite comparé à la capacité d'épargne.

Deux exemples contrastés de répartition des postes de financement et du reste à charge selon la tranche de revenu

- Bonus écologique
- Prime à la conversion
- Surprime
- Prime GAM
- Majoration de l'État
- Reste à charge (RàC)



4

ÉTUDIER LE NIVEAU DE RESSOURCES ET LE RESTE À VIVRE DES MÉNAGES

- Évaluation du nombre, des niveaux de revenus et de la localisation des ménages fiscaux dont le revenu est inférieur à 1 500 €* :** 87 % résident dans la ZFE (source : données Filosifi, INSEE).
*le seuil de 1 500 € par ménage, commun à plusieurs enquêtes, a été repris pour effectuer des croisements.
- Analyse des ressources et du reste à vivre des ménages de la métropole** (source : IBEST, 2017) : 5 profils présentent un risque important de se trouver en situation financière difficile : 65 % des foyers disposant de moins de 1 500 € par mois, 65 % des ménages habitant dans le parc social, 50 % des ouvriers et employés, 50 % des familles monoparentales et couples avec enfants, 50 % des 25-34 ans et 45 % des 35-49 ans. Parmi les ménages aux revenus un peu plus élevés, des engagements (emprunt immobilier par ex.) peuvent fortement contraindre le revenu disponible.
- Analyse de l'équipement automobile des ménages par CQA et tranche de revenu** (source : EMC2, 2022), pour mesurer la proportion de ménages confrontés aux restrictions de la ZFE.

5

ESTIMER LA CAPACITÉ D'ÉPARGNE DES MÉNAGES SUR 3 ANS, POUR CHAQUE TRANCHE DE REVENU ET SELON LA COMPOSITION DU MÉNAGE

- Définition d'hypothèses d'épargne des ménages** selon les tranches de revenu et leur composition à partir d'une étude du Centre d'observation sociale sur l'épargne des ménages selon le niveau de vie, l'âge et la catégorie sociale, croisée avec les analyses INSEE et IBEST.
- Estimation de l'épargne potentiellement disponible au bout de 3 ans** selon la tranche de revenus du ménage et sa composition, à partir des hypothèses.

Remarques : 3 ans devaient s'écouler entre la publicité sur le projet de ZFE-m et sa mise en œuvre => en théorie, 3 ans pour anticiper le renouvellement d'un véhicule et constituer une épargne.

A revenu égal, l'appartenance à une classe de revenu diffère selon la composition du ménage. La composition du ménage impacte aussi la capacité d'épargne et les besoins en véhicule.

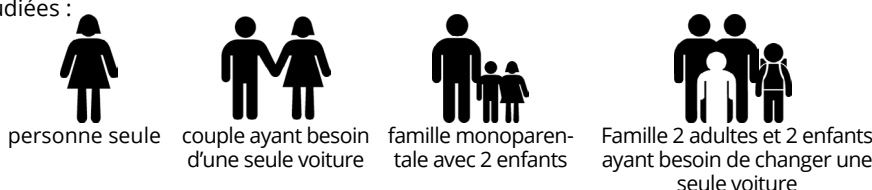
Pour simplifier la grande diversité de situations, un seul véhicule a été considéré à remplacer, à condition qu'un véhicule adapté à la composition du ménage soit accessible. Les primes sont accordées aux personnes physiques et non au ménage. Une seule fois pour la prime à la conversion et tous les 3 ans pour le bonus écologique.

6

IDENTIFIER LES VÉHICULES ACCESSIBLES SELON LES TRANCHES DE REVENUS ET LA COMPOSITION DES MÉNAGES

Confrontation du reste à charge par véhicule et tranche de revenu à la capacité d'épargne correspondante, pour identifier le type de véhicule auquel peut prétendre un ménage se situant dans la moyenne de chaque classe et selon sa composition.

4 compositions de ménages sont étudiées :



Présentation des résultats sous forme d'un indicateur comparant le reste à charge et l'épargne mobilisable sur 3 ans (ex. en page suivante).



Dans le cadre de l'élaboration de son projet de ZFE-m, Grenoble-Alpes Métropole a sollicité l'Agence pour développer une méthode permettant d'objectiver la capacité des ménages à acquérir un véhicule compatible avec les règles

CONTEXTE

Grenoble-Alpes Métropole travaille à la définition des aides au renouvellement des véhicules polluants, dans le cadre de l'élaboration de son projet de ZFE-m.

DEMANDE

En complément de l'élaboration de solutions d'aide au report modal, la Métropole et le SMMAG ont missionné l'Agence pour étudier de manière théorique la capacité des ménages à acquérir un véhicule conforme aux règles de la ZFE-m.

RÉPONSE AGENCE

Cette étude détaillée a permis à l'Agence de proposer des scénarios sur le montant de l'aide locale par tranche de revenus.

Ces scénarios ont été croisés avec une estimation du nombre de ménages impactés par la ZFE selon la distribution des CQA et des revenus (également réalisée par l'Agence à partir de l'EMC2).

Sur cette base, la Métropole a pu choisir le barème d'aide locale, complémentaire à celles de l'État, et définir la planification budgétaire sur le mandat.

Indicateur de la capacité d'acquisition par type de véhicule et tranche de revenu (selon le reste à charge)

● Véhicule non accessibles ● Effort financier nécessaire ● Véhicule finançable

Véhicule	Prix	Reste à charge selon le revenu fiscal de référence par part			
		≤ 6 358 €/an	≤ 14 089 €/an	> 14 089 €/an	> 22 983 €/an
Berline neuve CQA0 premier prix (MG ZS EV/MG5)	26 500 €	● 7 000 € ●	● 10 500 € ●	● 13 500 € ●	● 18 000 € ●
Citadine neuve CQA0 premier prix (Dacia spring)	17 400 €	● 1 000 € ●	● 3 700 € ●	● 4 700 € ●	● 9 200 € ●
Familiale essence occas. 4/10 ans CQA1 (2008/Clio Estate)	13 500 €	● 3 000 € ●	● 5 500 € ●	● 11 000 € ●	● 13 500 € ●
Cit. occas. CQA0 (Zoé de 4 ans)	11 200 €	● 0 € ●	● 1 200 € ●	● 2 200 € ●	● 6 700 € ●
Cit. essence neuve CQA1 premier prix (Dacia Sandero/Fiat panda)	10 000 €	● 0 € ●	● 2 000 € ●	● 7 500 € ●	● 10 000 € ●
Familiale essence occas. +10ans CQA1 (Clio III/C3)	6 500 €	● 3 000 € ●	● 3 000 € ●	● 4 000 € ●	● 6 500 € ●
Familiale essence occas. +10ans CQA2 (207 SW/Modus)	4 900 €	● 4 900 € ●	● 4 900 € ●	● 4 900 € ●	● 4 900 € ●
Cit. essence occas. CQA1 + 10 ans (C1/107)	4 400 €	● 0 € ●	● 0 € ●	● 1 900 € ●	● 4 400 € ●

Pour une personne seule

Pour les revenus les plus bas : accès à un véhicule électrique ou essence sans reste à charge. Pour la 2e tranche de revenu : seul un véhicule ancien CQA 1 est accessible. Pour les revenus plus élevés : les restes à charge sont plus élevés.



Pour une famille monoparentale avec 2 enfants (2 parts fiscales)

Les 2 premières tranches (revenu < 27 000 € / an) correspondent à des situations de précarité. Ces ménages sont fortement aidés, ce qui leur permet d'accéder à de petits véhicules, y compris électriques. Pour les véhicules familiaux, la situation est plus compliquée.



Retrouvez les ressources utiles sur le site d l'Agence

Le fascicule Offre de mobilité

Le fascicule vulnérabilité et capacités d'adaptation des habitants