



**GRENOBLEALPES  
MÉTROPOLE**



# Vulnérabilité et capacités d'adaptation des habitants à la ZFE

**ZFE** 2023  
  
Zone à Faibles Émissions - Mobilité

Il est temps  
de changer d'ère !



**GRENOBLEALPES  
MÉTROPOLE**

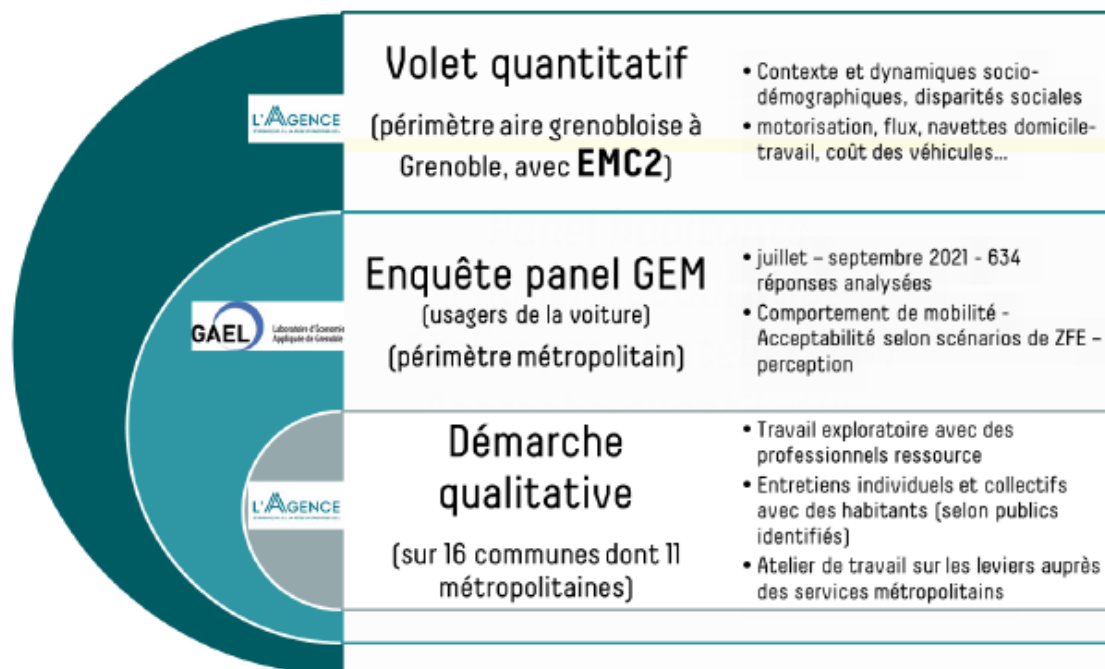
# QUI A FAIT QUOI ?

## Un enjeu : aider à appréhender les impacts de la mise en place d'une ZFE-m sur le public motorisé

Le focus a été réalisé particulièrement sur le public précaire motorisé afin de répondre à deux questions principales :

- qui sont les habitants susceptibles d'être impactés par la ZFE-M ?
- qui sont les actifs impactés selon les scénarios de périmètre ZFE-M ?

### Panorama des démarches conduites et des acteurs impliqués

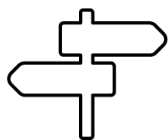


\**L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise* : association loi 1901 dont les missions sont prévues par le Code de l'urbanisme. C'est un outil d'ingénierie publique partenarial.

\**Le Laboratoire d'Économie Appliquée de Grenoble (GAEL)* : unité mixte de recherche entre le CNRS, l'INRAE, l'Université Grenoble Alpes et Grenoble INP. Les recherches de GAEL portent principalement sur les questions d'innovation et de consommation durables, en particulier dans les secteurs énergétiques et agro-industriels.

# RESULTATS-CLES DU VOLET QUANTITATIF

## A l'échelle de la grande région grenobloise

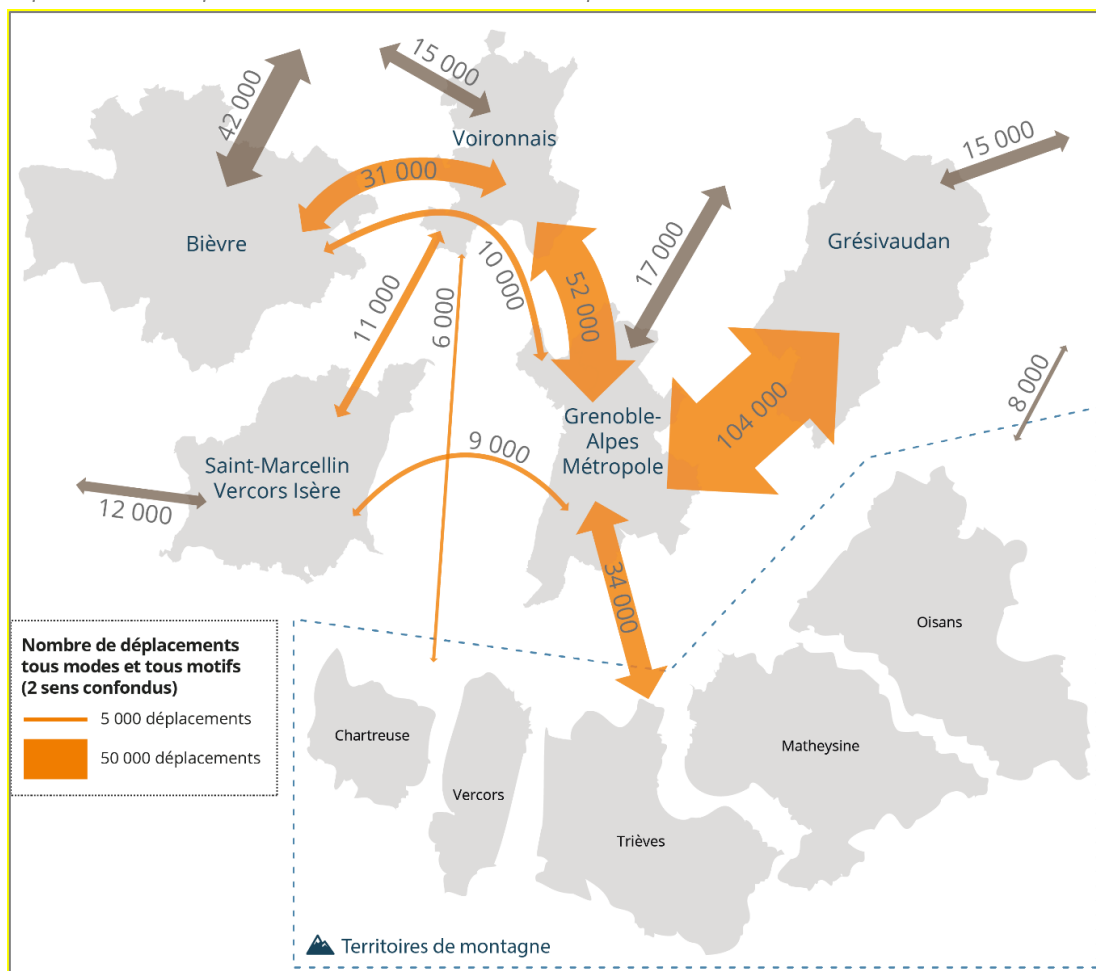


2,8 millions de déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants, soit 3,4 déplacements par jour/personne (EMC2, 2021).

A l'échelle de Grenoble-Alpes Métropole, 2,028 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement (78% des déplacements des habitants du périmètre EMC2).

### Déplacements d'échanges entre les territoires

Flux de plus de 5 000 déplacements entre 2 secteurs de l'Enquête mobilité 2020



Source : SMMAG – EMC<sup>2</sup> 2021. Traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise

## Les déplacements quotidiens se font pour plus de moitié en voiture

Source : chiffres clé EMC<sup>2</sup>, 2021

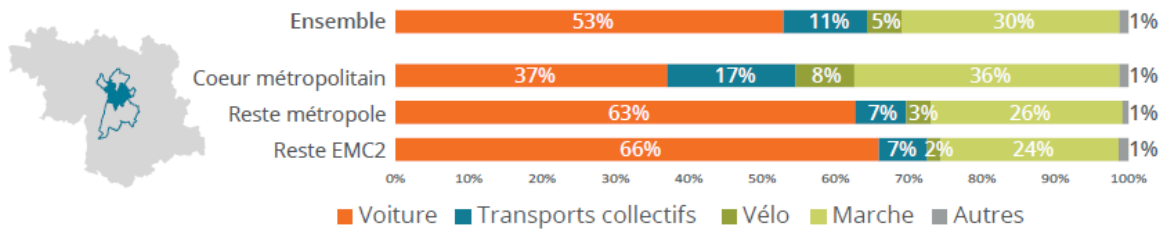
1,5 millions de déplacements sont effectués en voiture chaque jour par les habitants de la grande région grenobloise. L'usage de la voiture augmente lorsque l'on habite plus loin du centre-ville. À l'inverse, un habitant du cœur métropolitain utilise les transports collectifs 2 à 3 fois plus qu'un habitant hors cœur métropolitain.

53% des déplacements quotidiens à l'échelle de la grande région grenobloise sont réalisés en voiture (41% pour les habitants de la Métropole).

Le taux d'équipement automobile moyen par ménage est de 1,43 à l'échelle grande région grenobloise, contre 1,07 sur la Métropole et 0,97 au sein du périmètre de la ZFE-m. Cela correspond à 460 500 voitures dans l'aire grenobloise, dont 45% sur la Métropole (source : Insee).

## Les parts modales varient beaucoup selon les territoires considérés de la grande région grenobloise

### Part modale selon le territoire



Source : EMC<sup>2</sup>, 2020. Traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise

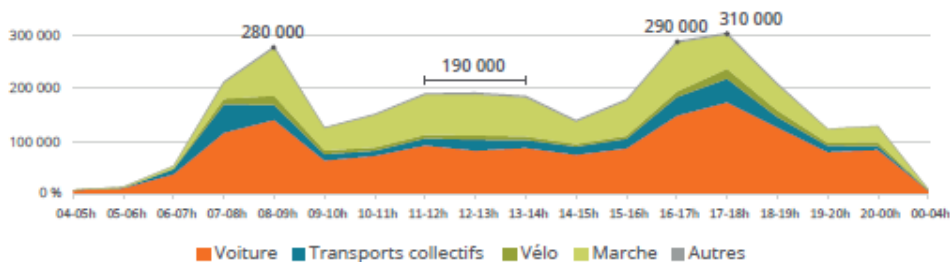
## Quand les habitants de la grande région grenobloise se déplacent-ils ?

L'heure la plus chargée sur les réseaux de transports collectifs est 7h-8h.

Sur ce créneau, la part modale des transports collectifs dans le total des déplacements atteint 25%.

Le phénomène de point est moins marqué en voiture.






### Nombre de déplacements selon les horaires



Source : EMC<sup>2</sup>, 2020. Traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise

## Qui se déplace dans la grande région grenobloise ?

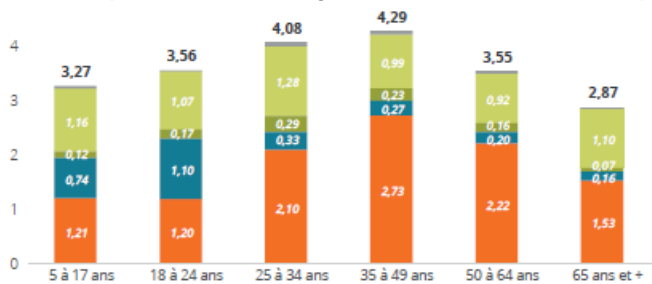
Source : EMC<sup>2</sup>, 2021. Traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise

	Homme	Femme
	3,61	3,60
	1,95	1,86
	0,98	1,16
	0,38	0,44
	0,21	0,13

Enfants de moins de 5 ans exclus

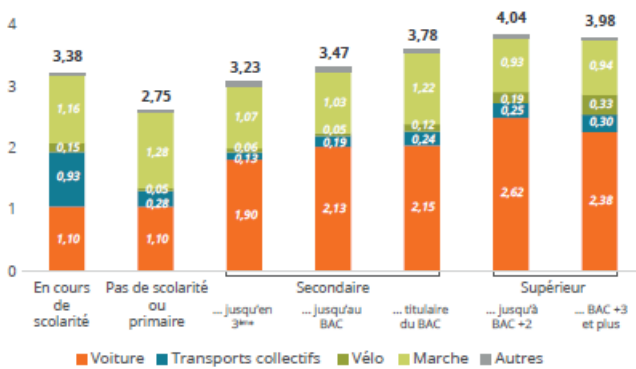
Les femmes et les hommes ont globalement le même niveau de mobilité. Les femmes se déplacent davantage en transports collectifs et à pied, et les hommes davantage à vélo et voiture.

### Mobilité par tranche d'âge selon les modes de déplacement



C'est à l'âge actif que la mobilité est la plus élevée et le recours à la voiture le plus fréquent. Les jeunes de moins de 25 ans ont la plus forte mobilité en transports collectifs. Les seniors se déplacent autant à pied que les autres catégories mais utilisent moins la voiture.

### Mobilité par niveau d'études selon les modes de déplacement

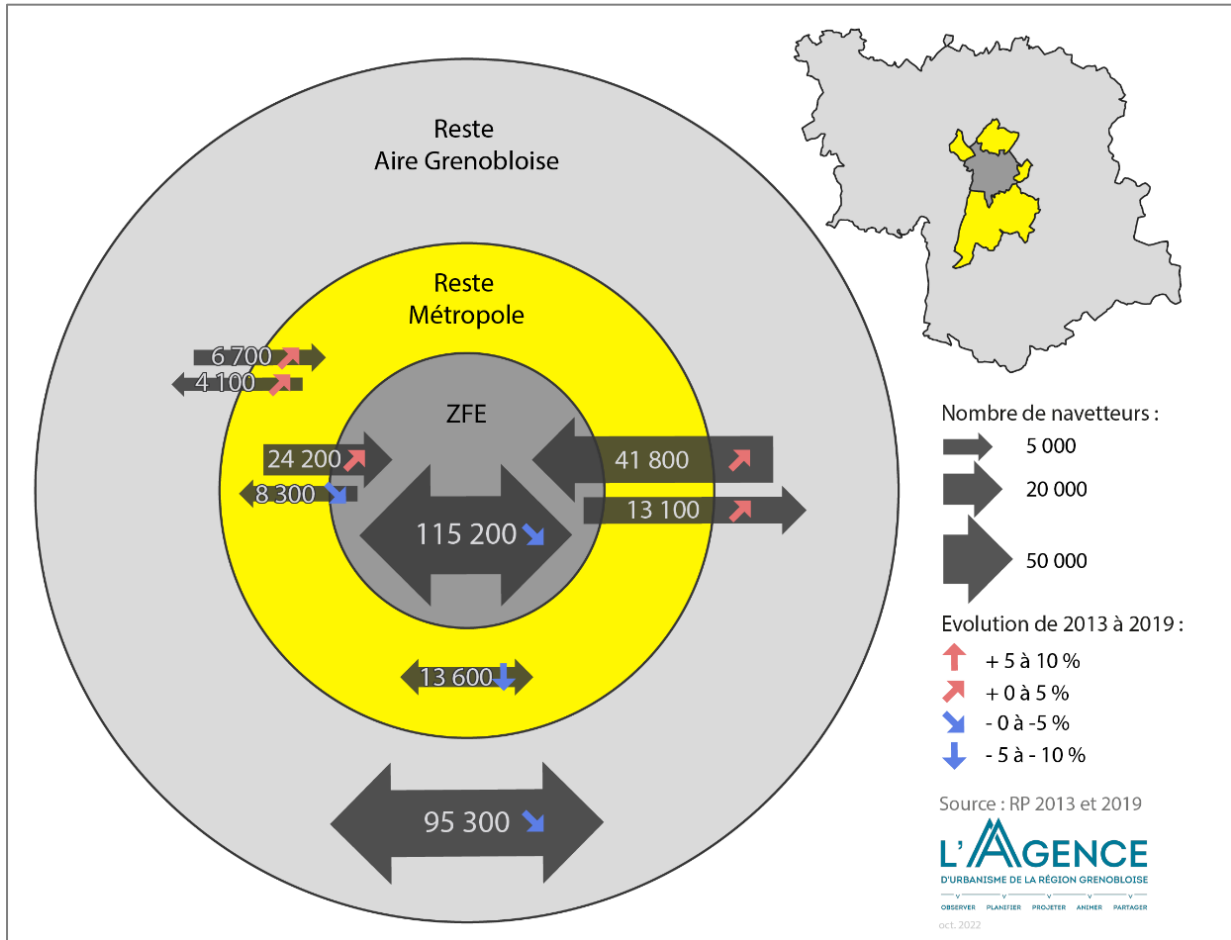


Plus le niveau de formation est élevé, plus la mobilité est forte. Les habitants en cours de scolarité sont plutôt des jeunes de moins de 25 ans (scolaires et étudiants) dont la mobilité en transports collectifs et à pied est la plus élevée de tous les niveaux de formation.

## Plus d'un tiers de déplacements quotidiens « obligés » pour les métropolitains, un impact aussi pour les territoires voisins

Selon l'EMC<sup>2</sup> 2021, les déplacements « obligés » (travail et études) représentent 37 % des déplacements des habitants de la métropole (35% à l'échelle de la grande région grenobloise).

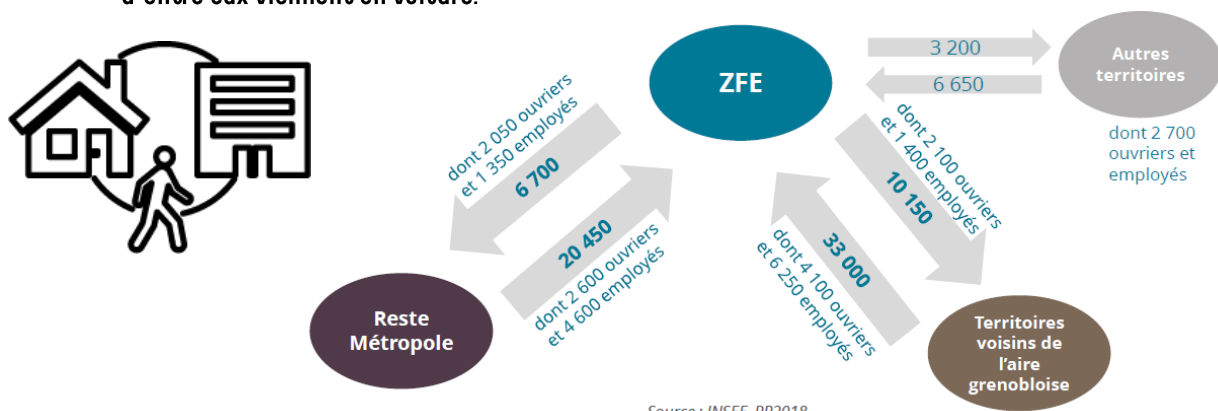
### Nombre et évolution des navettes domicile-travail entre 2013 et 2019



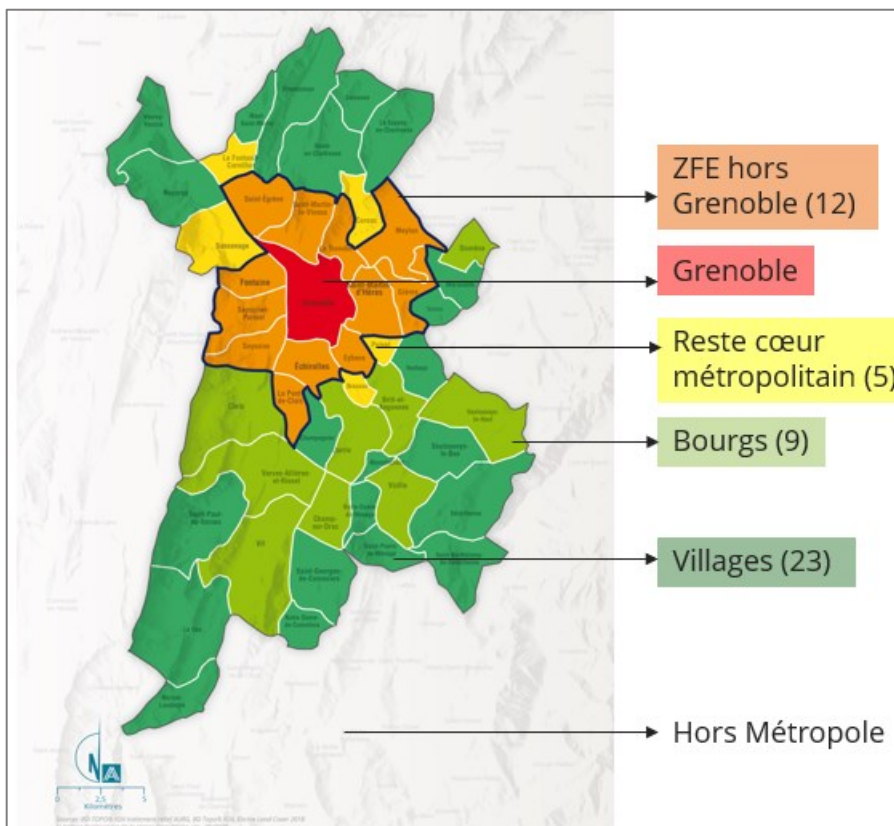
Source : Insee. Traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

L'analyse fine des navettes domicile-travail réalisée en 2021 (Insee RP 2018, exploitations complémentaires) permet de faire ressortir que :

- Sur les 160 600 actifs habitant et travaillant dans la métropole, plus de la moitié (55%) vont en voiture au travail.
- Plus de 80 000 actifs entrent ou sortent de la ZFE-M en voiture pour se rendre à leur travail dont 12 500 ouvriers et 15 000 employés.
- 38 300 actifs (provenant de la métropole et d'en dehors de la métropole) vont travailler à Grenoble en voiture, auxquels on peut additionner les près de 10 000 actifs grenoblois utilisant leur voiture pour aller travailler dans Grenoble.
- 42 600 actifs vont travailler dans le cœur métropolitain (cf. découpage géographique ci-contre) en voiture, auxquels on peut additionner les près de 29 200 actifs habitant le cœur métropolitain et utilisant leur voiture pour y travailler.
- 11 000 actifs vont travailler dans les bourgs et villages de la Métropole en voiture.
- 18 450 actifs métropolitains utilisent leur voiture pour aller travailler en dehors de la métropole.
- Et enfin, sur les 59 100 actifs extérieurs à la métropole et travaillant dans la métropole, près de 80% d'entre eux viennent en voiture.



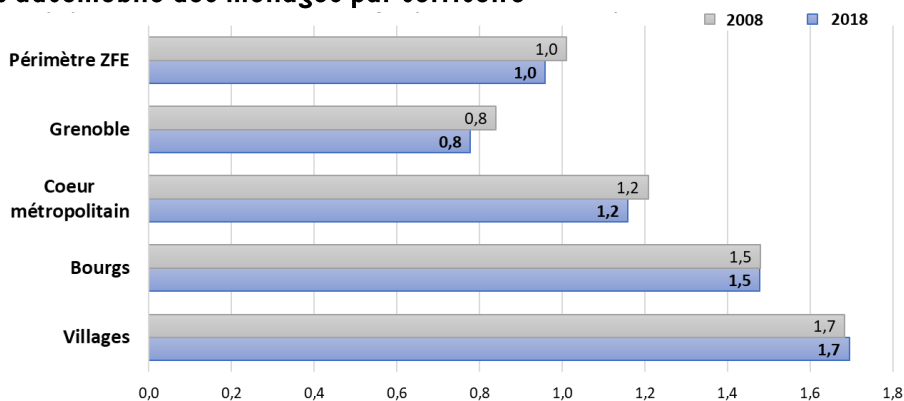
Source : INSEE, RP2018



Il en résulte un enjeu fort à prendre en compte les ménages qui résident hors métropole, mais s’y rendent régulièrement voire quotidiennement. Tout comme les ménages du périurbain métropolitain, ces ménages ont souvent optimisé leurs frais de déplacements en se tournant majoritairement vers la motorisation diesel.

Si on considère la diversité des communes métropolitaines (ci-contre le découpage reprenant l’armature urbaine du PLUi), on constate **une grande diversité dans le niveau de motorisation des ménages métropolitains** :

### Equipement automobile des ménages par territoire



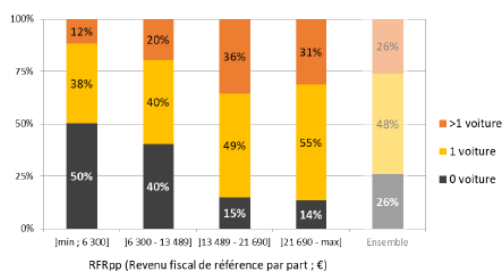
Sources : INSEE RP 2018

La motorisation augmente avec le niveau de revenu ; la moitié des ménages aux plus bas revenus n’ont pas de voiture. A court terme, la ZFE-M n’aura pas d’impact sur les personnes non motorisées à faible revenus, qui pourront toutefois bénéficier d’un accompagnement adapté (pour améliorer leur accès à la mobilité).

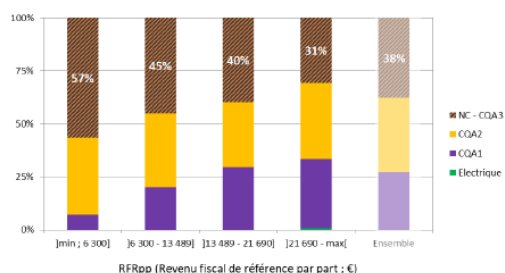
Néanmoins, les ménages avec les plus faibles revenus tendent à posséder des véhicules plus anciens, au CQA les moins favorables (pour la moitié, il s’agit de véhicules CQA3). Ils présentent donc une plus forte sensibilité à la ZFE-M.

Les ménages les plus motorisés sont ceux disposant des plus hauts revenus.

### Motorisation des ménages selon leurs revenus



### CQA des voitures selon le revenu des ménages



On constate également des différences dans les proportions de catégories socio-professionnelles utilisant leur voiture pour aller travailler selon les secteurs géographiques métropolitains :

### Utilisation de la voiture selon les CSP et les secteurs



Source : Insee, 2018

L'analyse des flux domicile travail à l'échelle du territoire montre par ailleurs que près de 140 000 actifs travaillant et/ou vivant dans le centre urbain seraient ciblés par le ZFE-M.

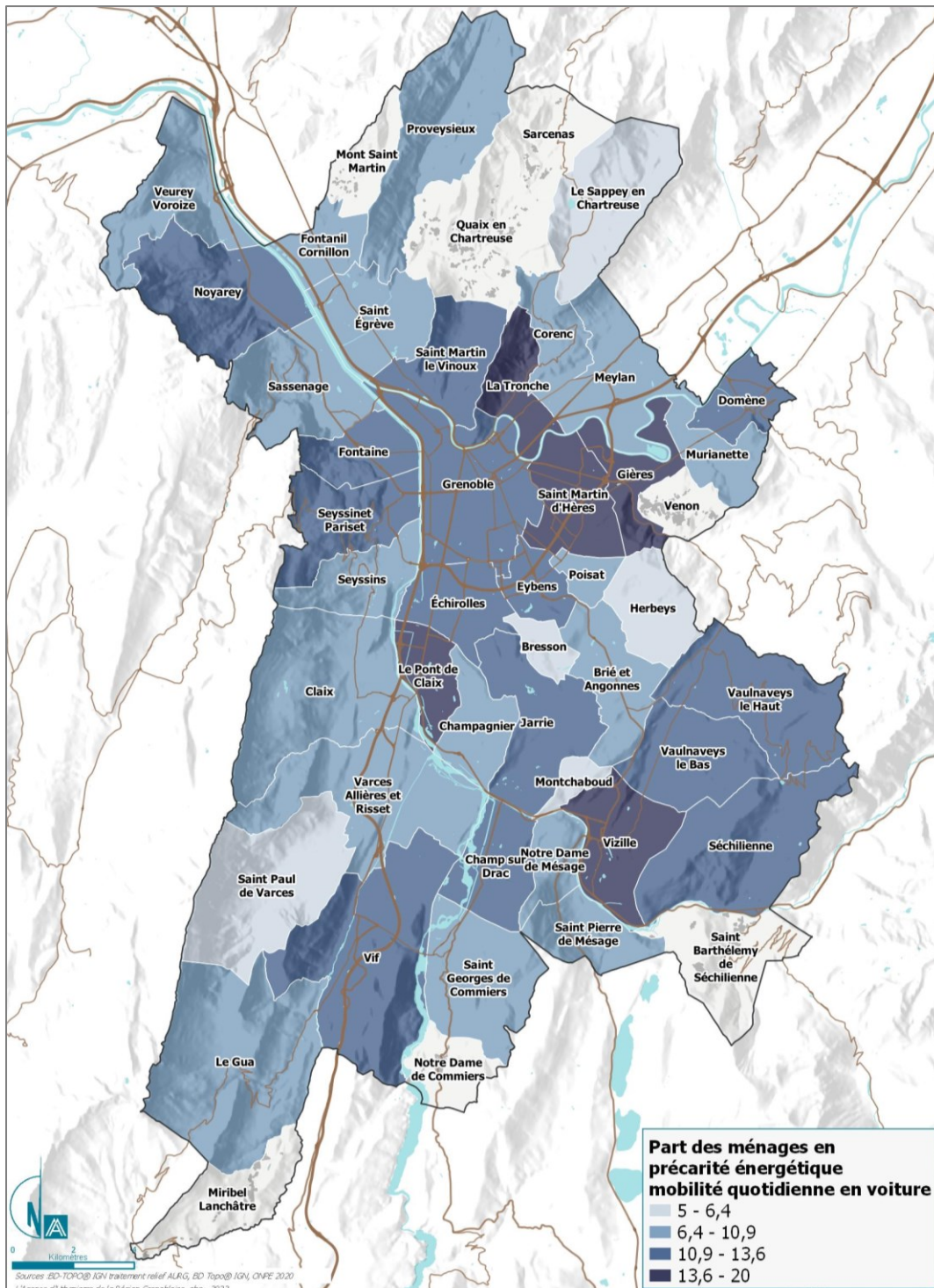
**Cela vient confirmer que le périmètre envisagé pour la ZFE-M permet une forte efficacité, mais également souligner l'enjeu majeur d'accompagnement dans cette démarche, y compris en dehors du périmètre et particulièrement des plus précaires : employés, ouvriers.**

## Une part importante des ménages de la métropole sont considérés comme en situation de **précarité énergétique au regard de leur véhicule**

Pour l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE), les ménages qui consacrent plus de 5 % de leurs revenus en dépense de carburant se trouvent en situation de précarités énergétiques.

A l'échelle de la Métropole, cela concerne en 2020 12,4 % des ménages (26 000 ménages), ce qui correspond à la proportion enregistrée à l'échelle du département.

### La précarité énergétique liée à la mobilité en voiture, en 2020



# RESULTATS DU VOLET QUALITATIF ET PANEL

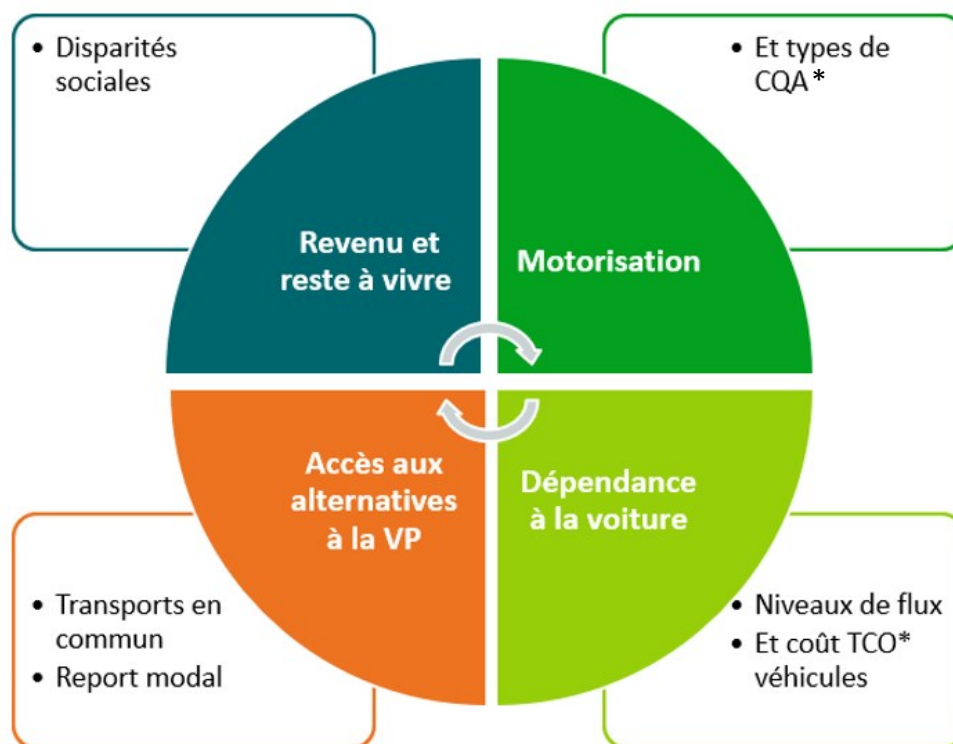
## Une démarche qualitative pour préciser les freins et capacités d'adaptation

Conduite par l'Agence d'urbanisme cette démarche qualitative avait pour but de préciser les freins et capacités d'adaptation des profils des ménages les plus vulnérables.



Le terme de **vulnérabilité** vient de la médecine. Il s'est progressivement mû en « fragilité ».  
Le concept de **vulnérabilité** est intrinsèquement lié au **risque de fragilisation** auquel est exposé l'individu ou le collectif.  
Appréhender les vulnérabilités revient à **identifier les groupes de populations les plus exposés aux conséquences d'une forte perturbation.**

### Quels paramètres des vulnérabilités ont été explorés ?



\*TCO : comparatif du coût de possession entre voiture particulière thermique et électrique



\* CQA : le certificat à la qualité de l'air (CQA) ou Crit'Air est un dispositif qui facilite l'identification des véhicules les moins polluants par le biais de la vignette sécurisée de couleur "Crit'Air" apposée sur tous les véhicules immatriculés.

# Le travail mené avec les acteurs, préparatoire à l'enquête

Avec une courte **série d'entretiens exploratoires auprès d'acteurs socio-professionnels** ayant une action auprès des publics susceptibles d'être plus touchés que d'autres par la ZFE-m en juin, **un focusgroup<sup>1</sup> a rassemblé et mis en dialogue une dizaine de professionnels pour mieux identifier les publics** en question (pratiques de déplacement de ces personnes, marges de manœuvre financière) et **aider à construire des profils type de publics** (ex. ouvrier en travail posté, artisans, femmes de ménage...), leurs principaux **leviers et freins aux changements**, et les potentielles **stratégies** d'ores et déjà à l'œuvre ou auxquelles on peut s'attendre de la part de ces publics.

Les professionnels conviés au focusgroup ont adopté une posture de témoin, en sachant que ces ressentis, peuvent différer selon l'âge de la personne concernée.

Ils ont fait remonter les ressentis suivants :



**L'inquiétude** des publics est beaucoup revenue dans la parole des acteurs, une inquiétude autour de la rapidité de mise en place, qui nécessite d'anticiper très en amont les changements de véhicules, alors que les prix des véhicules récents et/ou électriques sont estimés encore trop élevés. Cette inquiétude serait également exprimée par les entreprises, pour qui le renouvellement de la flotte de véhicule de transport et livraison représenterait un investissement encore peu soutenable. Les professionnels témoins ont évoqué également le risque d'accentuation de la mauvaise d'image de la métropole en termes d'accessibilité générant un risque d'exode d'entreprises métropolitaines, de perte d'attractivité du territoire pour les entreprises extérieures, mais aussi en termes d'implantation, voire de recrutement. Une inquiétude enfin de la part de certains publics d'être dépendants de l'offre de transport en commun (baisse des marges de manœuvre, enjeu de sécurité).

**Le sentiment d'injustice** des publics en situation de précarité est un point sur lequel les professionnels ont particulièrement attiré notre attention : cette restriction peut constituer un nouveau frein à leur mode de vie, et le manque de moyens financiers pour passer d'un véhicule à un autre est un frein majeur. De même, le sentiment d'injustice intègre également le questionnement de ces publics sur la légitimité de la ZFE-m, au regard du fait que les publics les moins aisés sont aussi les moins pollueurs, et du fait qu'ils vivent davantage dans des localités exposées aux pollutions. Alors que les populations aisées subissent moins ce type d'impacts et ont davantage les moyens de s'éloigner, d'aller « vivre à la campagne ».



**Du scepticisme** aurait également été exprimé par les publics les plus avertis sur les questions climatiques : la ZFE-m n'agit pas sur les émissions de CO<sup>2</sup> et le tout électrique fait encore débat. Quel impact réel sur le climat ? Attente de clarification, de pédagogie et d'honnêteté. Par ailleurs, certains habitants évoqueraient des rumeurs de complot entre lobbies et politiques publiques autour de telles mesure qui pousse au renouvellement du véhicule.

<sup>1</sup> Diversité des acteurs invités à contribuer : acteurs publics sociaux métropolitains (Maison de l'emploi Grenoble Alpes Métropole, Plateforme mobilité-emploi Grenoble Alpes Métropole ; CCAS d'Echirolles) et départementaux (Service local de solidarité de Vizille et départementaux, Caisse d'allocation familiale) acteurs associatifs départementaux (Union départementale des associations familiales de l'Isère Mutualité française de l'Isère, Confédération sociale des familles, un Toit pour tous), Chambre consulaires de l'Isère (de commerce et d'industrie / des métiers et de l'artisanat), syndicats (FO, CGT, CFDT, MEDEF) et associations plus locales (ADTC, Solidar'Auto 38, Cycles and go).

# Une enquête menée entre juillet et septembre 2020

L'enquête a été menée sur la base :

**D'un guide d'entretien ayant pour buts :**

- **D'apprécier les pratiques de mobilités dans la vie quotidienne** : personnelles et professionnelles en comprenant et identifiant les déplacements de nécessité, de loisirs et les habitudes ancrées.
- **D'échanger autour des modalités de la ZFE-M** (après une présentation très sommaire de son cadre) afin d'obtenir des réactions, appréciations des capacités d'adaptabilité et d'acceptabilité, des freins et leviers liés.

**D'un recrutement actif** (bien que complexe) ayant conduit à **24 entretiens semi-directifs**, menés en face à face et par téléphone avec des habitants venant de :

- **Communes au sein de la ZFE-M** : Seyssins, Fontaine, Grenoble, Echirolles, SMH, Le Pont-de-Claix.
- **Communes métropolitaines** : Claix (Haut), Veurey-Voroize, Vif, Vizille, Jarrie.
- **Communes en dehors de la Métropole** : Bernin, Saint-Laurent-du-Pont, Saint-Paul-lès-Monestiers, La Mûre.

Des compléments ont été apportés à l'enquête par différents biais :

- Intervention à la plateforme mobilité de GAM ;
- Passation d'un questionnaire court à questions ouvertes = 37 réponses ;
- Micros-trottoirs.

## 5 profils ressortent des personnes spécifiquement rencontrées

**« Publics dépendant de leur véhicule pour leurs déplacements professionnels »**

- Les actifs qui occupent un emploi avec des horaires décalés par rapport à l'offre de transport en commun.
- Les métiers du « care » comme les professions de santé, aides à domicile, techniciens de surface, ou bien les ouvriers en bâtiment, à l'usine, sur la voirie... Des publics qui cumulent horaires décalés et faible valorisation salariale.
- Les actifs auto-entrepreneurs, ou artisans, certaines professions libérales... Ils sont dépendants de leurs véhicules pour transporter du matériel ou des personnes.
- Certains habitants vivent au sein du périmètre de la potentielle ZFE-M (Pont-de-Claix, Echirolles, Saint-Martin d'Hères), mais travaillent à l'extérieur de la métropole. L'offre de transport en commun pour se rendre hors de la métropole quotidiennement concurrence mal le déplacement en véhicule individuel.



**Personnes rencontrées** : chef d'orchestre (écoles de musique), infirmières (libérale et CHU), conducteur de bus, directeur de centre de formation alimentaire, auto-entrepreneur, artisans.

## « Publics logistiquement dépendant de leur véhicule »

- Les familles avec enfants, dépendantes de leurs véhicules pour transporter des courses, des objets. Les trajets en voiture facilitent également la diversité des déplacements ; ex : déposer un enfant au sport, récupérer un autre à l'école, faire quelques courses, revenir chercher celui qui a fini le sport, rentrer au domicile. Financièrement enfin, pour les familles avec enfants, les transports en commun peinent à concurrencer l'utilisation de la voiture.
- Les personnes âgées, potentiellement en perte d'autonomie. Ils constituent un public dépendant de leur voiture (ex : peur des transports en commun, difficulté à marcher...). Ce public a par ailleurs moins d'intérêt à changer de véhicule lorsqu'il considère qu'il lui est difficile d'anticiper combien d'années de conduite lui seront encore possibles.
- Certains publics en situation de handicap. Un handicap physique qui n'invalide pas la conduite mais compromet les déplacements doux (pied, vélo) ou en transport en commun par exemple. De même, les personnes en incapacité de conduire, handicapées mentalement notamment, sont dépendantes d'un moyen de transport par un tiers, un aidant.



**Personnes rencontrées : femme de ménage, formatrice, auxiliaire de vie, directeur garage solidaire, géographe, ouvrier en horaires décalées**

## « Publics réticents au changement »

Plusieurs publics sont estimés réfractaires à cette politique publique. Pour certains d'entre d'eux, la restriction de circulation des voitures anciennes encourage le changement de véhicule et donc déporte la pollution via les constructions neuves, dont l'extraction des métaux rares pour les véhicules hybrides et électriques, et par la mise à la casse des véhicules anciens.

D'autres, sans préoccupation environnementales particulières, sont particulièrement défavorables aux changements qui entraînent des restrictions de leurs libertés, de leur confort.

Pour d'autres encore, la capacité d'adaptation et de changement est estimée plus difficile. C'est le public qui maîtrise pas/peu la langue française, ou souffre de difficultés administratives, d'accès aux droits, de connaissances et compréhension des réseaux de mobilité, du numérique. Ces personnes appliquent un schéma de déplacement tourné autour des habitudes.

Par ailleurs, certains publics considèrent les transports en commun dangereux et privilégient le véhicule personnel. Enfin, pour certains, la voiture est considérée comme un marqueur, d'émancipation et de promotion sociale. Que le véhicule soit peu ou très utilisé, il est avant tout possédé et donc apprécié par sa symbolique et l'image qu'il renvoie de son propriétaire avant sa fonction.

**Personnes rencontrées : retraitée, élèves plateforme ME**

## « Publics habitant à l'extérieur du périmètre de mise en place de la ZFE-m »

- La concentration des emplois au cœur métropolitain génère des déplacements quotidiens hors Métropole vers la Métropole. Ces ménages qui vivent en dehors de la potentielle future ZFE-M mais travaillent au sein du périmètre sont particulièrement concernés. L'absence de ZFE-M au sein de leur lieu de vie n'incite pas au changement d'un véhicule. De plus, ces ménages vivant hors des centres urbains denses sont plus nombreux en moyenne au sein du foyer (ex : les familles avec enfants en péri-urbain).
- Le public des salariés et auto-entrepreneurs qui pratiquent partiellement le télétravail et vivent en dehors de la potentielle ZFE-M constitue également une population moins incitée à changer de véhicule, expliqué par des déplacements domicile-travail non quotidiens.
- Les personnes extérieures à Grenoble, qui n'ont pas le bénéfice de la mise en place de la ZFE-M et qui sont contraintes par le report modal : les touristes en visite à Grenoble par exemple.

Personnes rencontrées : auto-entrepreneur, artisans

## « Publics aux ressources financières limitées »

- En situation de précarité financière, certains publics détiennent des véhicules anciens et/ou diesel sans marge de manœuvre économique pour investir dans un véhicule récent ou électrique. Ce public se positionne particulièrement sur le marché de l'occasion, pour acheter ou vendre des véhicules motorisés. Parmi ces publics, ceux dont les niveaux de revenus sont irréguliers (période de chômage, artistes intermittents, saisonniers...) sont particulièrement limités dans l'acquisition d'un véhicule récent.
- Les jeunes (18-30 ans) constituent notamment ce public. Ils récupèrent des véhicules majoritairement d'occasion, par solidarité intrafamiliale ou non. Leur situation professionnelle est moins stable que la moyenne et ils évitent davantage les investissements lourds, qui nécessitent un crédit à la consommation.
- Une partie des habitants des quartiers populaires, dont les niveaux de revenus et de patrimoine sont moins élevés que la moyenne.



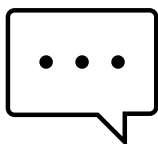
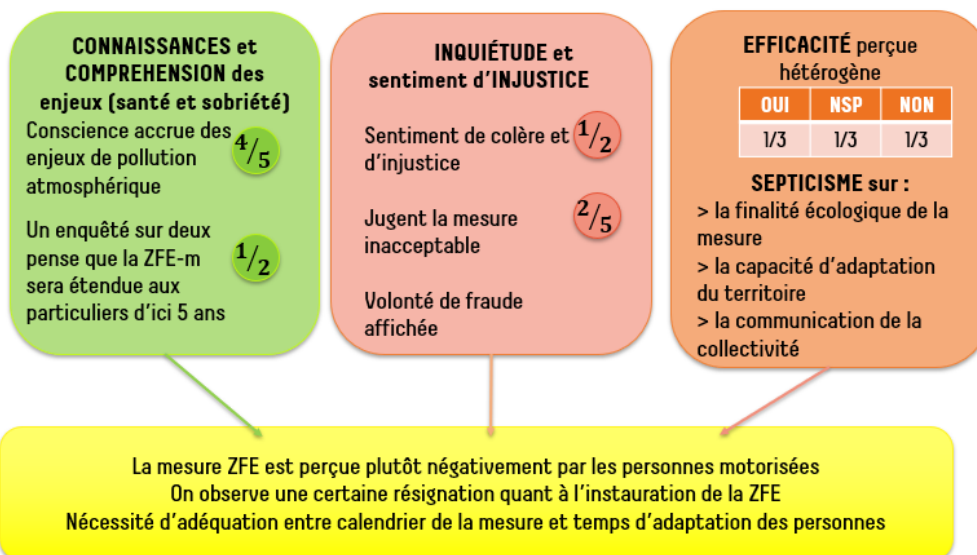
Personnes rencontrées : secrétaire, femme de ménage, mère de famille au RSA, travailleuse sociale, AVS, élèves plateforme ME

L'enquête qualitative s'est concentrée sur les publics les plus concernés et ayant des difficultés structurelles d'adaptation. Les conclusions et les recommandations concernant les mesures d'accompagnement sont teintées par cet angle « publics vulnérables ».

# LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

## Perception et acceptabilité de la ZFE-M par les habitants motorisés

### Synthèse des propos exprimés



Exemples de verbatims recueillis :

### « Connaissances et compréhension des enjeux »

- « Tout changement important implique des contraintes mais j'ai l'impression qu'il faut une organisation qui limite ces contraintes (compensations). [...]. Si vous dites pas de voitures thermiques, mais de l'électrique, mettez des bornes. Il y a des contraintes ça changera beaucoup de choses mais il faut prévoir des compensations. » Géographe, Saint-Laurent-du-Pont.
- « Je suis très favorable, je roule en diesel pourtant, je vois les effets de la pollution sur ma santé. Je me dis que c'est un levier même si pour moi ce serait contraignant parce que je devrais racheter un véhicule mais j'y suis plutôt favorable. » Directeur de centre social d'insertion, centre-ville Grenoble déplacements en voiture quotidiens, Crit'Air 3.

## « Inquiétudes et sentiment d'injustice »

- « Je me fais du souci pour les individus qui ne peuvent pas gagner plus. » Professeur de musique en école, 1100€/mois, 700km/semaine, Crit'Air 3.
- « Ça va leur mettre des bâtons dans les roues, ils n'en auront rien à faire du pourquoi du comment, pour eux c'est gagner leur pain, juste remplir le frigo, faire manger les enfants, c'est malheureux mais quand on est en difficulté c'est les premières barrières qu'on voit, on a des œillères on ne voit pas le reste. On a déjà une épée de Damoclès au-dessus de la tête » Travailleuse sociale, Famille monoparentale.
- « Je dois savoir les modalités, si pas d'accès en centre-ville, il est hors de question que j'arrête de travailler. Ce serait une atteinte à la liberté du travail. » Infirmière libérale secteur gare, Famille monoparentale.
- « Comment les jeunes vont faire ? Ceux qui trouvent un boulot et qui doivent se déplacer ? Ce sera impossible pour eux s'ils travaillent loin et qu'ils n'ont pas encore les moyens. » Personne handicapée, Echirolles.
- « L'écologie punitive juste pour les plus précaires il y en a ras le bol, c'est pas nous, qui prenons notre voiture diesel pourrie trois fois par mois, qu'il faut viser, mais plutôt tous ces gens de la classe moyenne ou aisée qui prennent leurs voitures tous les jours [...] » Panel GEM, Couple avec enfant, Moins de 1700€, Crit'Air 3.

## « Efficacité perçue hétérogène »

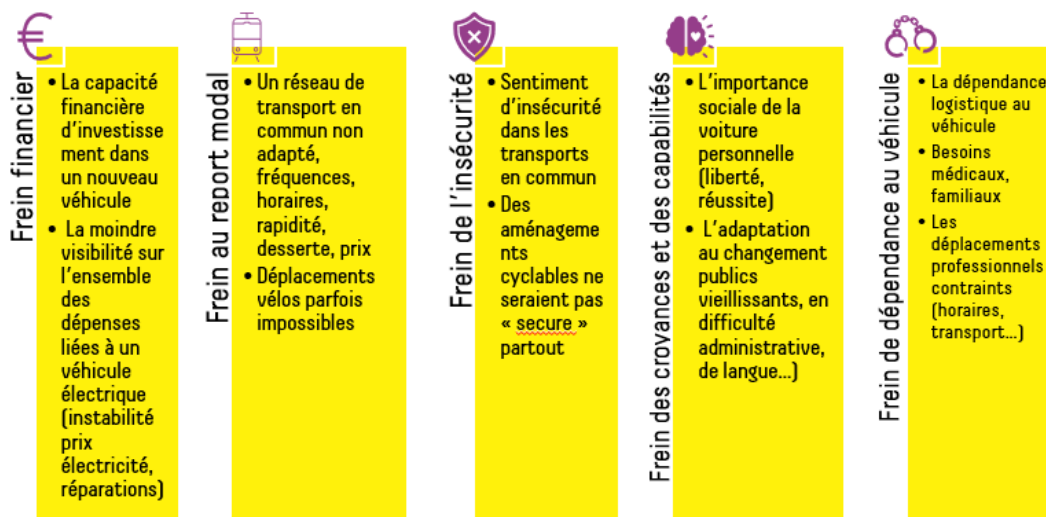
- « J'ai trop de difficulté et du mal à comprendre la mise en place d'une zone qui serait majoritairement composée de véhicules électriques, notamment sur les infrastructures liées à la recharge et la forme de pollution indirecte qu'ils génèrent » Infirmière.
- « Ils vont nous les payer les véhicules ? Moi je ne peux absolument pas actuellement, je n'ai plus de moyens à partir du 22 de chaque mois. J'en discute avec du monde autour de chez moi et personne n'est d'accord. » Personne handicapée, Echirolles.
- « C'est une utopie pour moi, le parc automobile électrique est vraiment faible et il n'y a pas suffisamment de chargeurs. » Autoentrepreneur.

**84%**

**des répondants assurent que la pollution atmosphérique dans la Métropole est « un problème sérieux »**

# Principaux freins identifiés pour les publics les plus vulnérables

## Synthèse des freins exprimés



L'AGENCE

## Le frein financier est le principal écueil au changement de véhicule

Le premier frein au changement de véhicule réside dans la **difficulté voire incapacité des ménages à investir**.

Les contraintes financières compromettent l'achat d'un véhicule neuf et constituent un risque de changement de véhicule en « saut de puce », soit des usagers qui s'orientent vers des achats de véhicules d'occasion, en changeant de crit'Air au fur et à mesure pour rester en conformité avec la réglementation qui serait progressive.

Ce frein ne concernerait pas uniquement les populations en situation de précarité financière, sans emploi ou cumulant les contrats courts, mais également les catégories moyennes, jusqu'au 6ème décile, pour qui l'investissement est également estimé très important selon les participants au focusgroup.

Afin d'encourager le passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique, les participants ont moins évoqué de freins d'ordre culturel (valeurs voiture, image de l'électrique...) que de freins logistiques, en premier lieu la disponibilité des bornes de rechargement en ville et leur puissance.

## Des freins multiples au report modal

Les reports modaux les plus évoqués sont les transports en commun et le vélo.

Pour ces derniers les participants ont alerté sur l'**impossibilité d'utiliser le vélo comme navette domicile-travail pour certains publics** (selon métier, selon distance), à laquelle s'ajoute d'autres freins comme **les vols de vélo**. La praticité des déplacements en vélo en revanche n'a pas été remise en cause, les voies cyclables actuelles pourraient être considérées comme un non-frein, voire un levier.

## **Le passage d'un véhicule individuel à l'utilisation des transports en commun a davantage fait l'objet de débats**

- **Une offre insuffisante** en termes d'horaires et aussi trop chère, particulièrement pour les familles nombreuses.
- Un réseau de transport en commun qui serait **difficile à appréhender** pour les personnes extérieures.
- **Un sentiment d'insécurité** exprimé par certains publics, notamment les jeunes filles et femmes.

## **Principaux Leviers pour accompagner et encourager le déploiement de la ZFE-M**

Unanimes, les participants ont mis en avant les **nécessaires leviers d'accompagnement à anticiper en amont du déploiement d'une telle mesure**. Ils ont notamment évoqué des leviers structurels et de long terme comme **l'aménagement des villes**, à travers la notion de « villes quart d'heure » qui promeut **la vie de proximité**, et limite autant le besoin régulier de parcourir des longues distances et donc la mobilité thermique.

Par ailleurs, afin d'encourager le passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique, outre les éventuels **dispositifs d'aides financières** pour la transition, il s'agira surtout de veiller à **un nombre suffisant de bornes de recharge et à une puissance adaptée** (ex : possibilité d'alimentation simultanée).

### **Encourager le report modal**

L'idée d'un **électrochoc pour rendre attractif les transports en commun** a été mise en avant. **Entre gratuité des transports selon les publics** (familles nombreuses, précaires financièrement, jeunes) et **mise en place d'un « RER à la grenobloise »** pour inciter financièrement et mieux couvrir géographiquement. Un levier organisationnel consisterait à **mettre en commun les différents abonnements** pour clarifier et simplifier la mobilité, particulièrement lorsqu'elle nécessite de passer par des opérateurs différents (Ter, tram, bus...).

D'autres leviers ont également été mentionnés **comme l'incitation financière au covoiturage et à la voiture partagée** via des services comme Citiz.

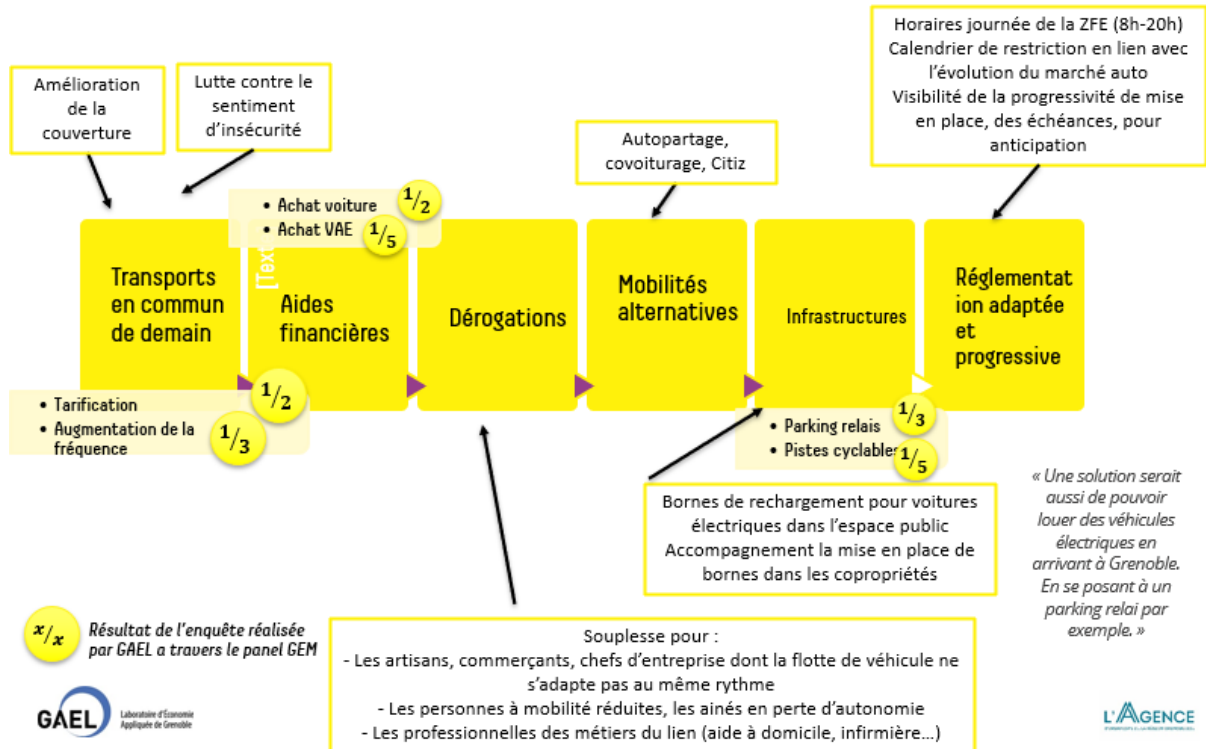
Aucun levier n'a spécifiquement concerné la pratique du vélo, si ce n'est de continuer à penser les mobilités à vélo en **sécurisant les pistes** (chronovélo cité en exemple, à l'opposé d'anciennes pistes cyclables moins sûres).

### **Une nécessaire souplesse dans la mise en œuvre pour s'adapter aux contraintes des personnes**

Pour favoriser l'acceptation sociale de la mesure, il s'agira notamment de **mettre en avant les bénéfices environnementaux et de santé générés par une ZFE-M**. Faire preuve de **pédagogie** sur les objectifs de la ZFE-M implique en outre **une transparence** sur la progressivité des étapes de mise en œuvre. Cette attention autour de la communication doit être d'autant plus forte auprès des publics pour lesquels les enjeux environnementaux sont moins prioritaires au regard de leurs problématiques (financières, de santé, de logement, etc.). Ainsi, d'après les participants, le levier « santé » serait particulièrement efficace auprès des publics sensibles et des familles avec enfant(s).

La progressivité de la mise en place doit par ailleurs intégrer **l'exonération de certains publics les plus dépendants dans les premières phases de déploiement**.

## Synthèse des leviers d'accompagnement évoqués



### En synthèse : « c'est bien, mais ... »

La quasi-totalité des enquêtés ont pris conscience des enjeux de pollution dans l'agglomération, du réchauffement climatique dans sa globalité.

Si l'appréciation de la démarche est globalement positive, elle reste néanmoins conditionnée aux attentes d'aides et d'accompagnement.

Les enquêtés ont exprimé le risque de colère sociale si les conditions ne sont pas remplies.



« va falloir rajouter des transports ! »

« aidez les gens qui n'en n'ont pas les moyens , comment vous voulez qu'ils soient pour la politique pour l'écologie si on ne leur en donne pas les moyens »

« en même temps, avec ma casquette professionnelle je me dis que toutes les personnes qui ont des vieilles bagnoles doivent s'acheter des voitures neuves... Comment ? »

« je pense que les mentalités doivent changer, ce sera pas mis en place avant ma retraite »

« seulement, il faut penser aux gens, pas seulement à ceux qui ont des thunes ? sinon je suis tout à fait pour, il va falloir faire quelque chose »

« c'est pas juste ! »

« le fait de travailler et de me errer la ceinture, de devoir changer de véhicule en prévision de la mise en place de la ZFE et de me voir potentiellement faire interdire mon véhicule me met hors de moi »

# Conclusions et recommandations issues du volet qualitatif

La mesure ZFE est perçue plutôt négativement par les personnes motorisées et son efficacité est discutée. Cependant, on observe une certaine **résignation** quant à l'instauration de la ZFE ainsi qu'une **conscience forte des enjeux de pollution atmosphérique** et de la nécessité d'agir.

## Les principales recommandations :

- **Adapter le territoire pour favoriser/ permettre la transition vers la mobilité faibles émissions et bas carbone** (mobilité – TC, vélo, etc. ; IRVE, etc.).
- **Déployer des dispositifs d'accompagnement à la ZFE** : renouvellement du véhicule et report modal.
- **Tenir compte des spécificités des publics les plus concernés** par les impacts de la ZFE et appliquer une réglementation « flexible » éventuellement différenciée.
- **Besoin d'une campagne de communication et d'information pour expliquer le contexte et les objectifs de transitions écologiques de la ZFE** : élaborer un récit global sur les transitions du territoire et la réduction des pollutions qui ne soit pas focalisé sur la réglementation ZFE (qui n'est qu'un outil).



**GRENOBLEALPES  
MÉTROPOLE**



**Document produit par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Grenoble-Alpes Métropole et le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise  
Octobre 2022**