

OBSERVATOIRE



ZFE-m : comment concilier transition écologique et justice sociale ?

Sondage, analyse et recommandations
à destination des décideurs publics

MARS 2023

SYNTHÈSE DE NOTRE OBSERVATOIRE

Deux raisons principales ont conduit Roole à mener une analyse de fond sur la mobilité des Français à l'heure de la transition écologique :

- La mise en œuvre des Zones à faibles émissions (ZFE-m), actée par la loi d'Orientation des Mobilités de 2019 et renforcée par la loi Climat et Résilience en 2021 ;
- L'inflation des prix des carburants et de l'énergie qui renouvelle plus que jamais les enjeux liés à l'instauration des ZFE-m.

Les ZFE-m ont pour objectif d'améliorer la qualité de l'air dans des zones de forte congestion et de trafic dense. En dehors des spécificités régionales des calendriers de restrictions, la législation bannit les véhicules Crit'Air 3,4,5 en 2025, soit 34,4% du parc roulant en 2022. Or, en raison du coût élevé des véhicules « propres », la question de l'accessibilité de ces zones pour les personnes modestes devient un enjeu majeur. Quant aux collectivités, un constat s'impose à elles : la décarbonation des flottes et le déploiement des ZFE-m engendrent des coûts et des ressources humaines supplémentaires auxquels il n'est pas aisé de faire face.

Aux côtés d'IPSOS et de Yoann Demoli, sociologue des mobilités et maître de conférences à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, Roole a questionné le grand public ainsi que les collectivités et communes concernées par ces nouvelles politiques publiques d'organisation du territoire.

Un échantillon représentatif de 1 000 Français âgés de 18 à 75 ans a été sondé du 23 au 26 septembre 2022. Roole a également interrogé les acteurs publics locaux chargés d'implanter les ZFE-m : communes, collectivités locales et communautés de communes de plus de 20 000 habitants. À ce panel s'ajoutent 25 000 répondants, membres de Roole, le premier club automobile de France.

56% des Français
disent ne pas savoir ce qu'est une ZFE-m.

33% des acteurs publics locaux
ayant répondu à cette enquête doivent mettre en place une
ZFE-m ou se trouvent à proximité d'un territoire qui doit le faire.

36% des Français
se disent prêts à payer davantage
pour acheter une voiture propre.

SOMMAIRE

LE REGARD DE DAVID TUCHBANT	05
1. POUR LES FRANÇAIS, LES ALTERNATIVES À UNE AUTOMOBILE TOUJOURS INDISPENSABLE SONT-ELLES POSSIBLES ?	06
A. L'automobile au cœur des foyers français	06
B. Une forte méconnaissance des ZFE-m	08
a) Pour le grand public...	08
b) ... comme pour les collectivités	09
2. UN LARGE PANEL DE SOLUTIONS POUR PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'AIR	10
A. Politiques publiques et freins à la mise en œuvre	10
B. De la nécessaire intermodalité	11
C. Et le maillage en bornes de recharge ?	13
3. L'ATTITUDE DES FRANÇAIS FACE AUX MUTATIONS ET À LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS	14
A. Pouvoir d'achat : premier frein à la transition énergétique	14
B. Adaptation, défiance et parfois résistance	15
C. Communiquer et sensibiliser : une nécessité	16
CONCLUSION	17
ANNEXES	18
INDEX	19





Le regard de David Tuchbant

Président de Roole

Notre Observatoire confirme ce que nous pressentions déjà en tant que premier Club automobile de France : le magistère de la voiture, et, qui plus est, de la voiture à moteur thermique. Un fait qui, au regard de la transformation à l'œuvre en matière de politiques publiques pour la décarbonation de nos mobilités, risque de creuser le fossé entre les Français.

Ils sont trop peu nombreux (56%) à savoir ce qu'est une Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m). Pourtant, d'ici 2025, ce sont au moins 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants qui sont concernées. La quasi-intégralité des citoyens de notre pays va être touchée par les nouvelles règles de circulation.

Les ZFE-m sont absolument nécessaires pour la santé publique comme pour le climat. Mais, au regard de l'inflation et de l'augmentation du prix des carburants qui pèsent lourdement sur le pouvoir d'achat des Français, qui pourra vraiment circuler à l'intérieur de ces zones ? Seuls les Français les plus aisés qui ont les moyens de changer de véhicule ?

En effet, les résultats de cette étude soulignent de manière évidente que **plus un ménage est modeste, plus son véhicule est âgé et polluant**. Pour ces citoyens, faute de moyens, remplacer son véhicule ancien par un véhicule plus durable s'avère impossible. Des aides existent, mais suffisent-elle ? De plus, une question se pose : la destruction pure et simple de toutes ces voitures n'est-elle pas nuisible à l'environnement ?

Souhaite-t-on une France à deux vitesses ?

C'est ce risque de fracture sociale que nous avons voulu souligner avec ce premier Observatoire. Il est plus que jamais nécessaire de considérer les besoins de toutes les catégories de population.

Car, ne l'oublions pas, **la mobilité est un facteur clé d'insertion sociale et professionnelle**.

Pour résoudre cette équation, c'est toute la chaîne des acteurs de la mobilité qu'il faut impliquer et ce, sous plusieurs formes : échanges entre élus, fonctionnaires et citoyens, formation des concessionnaires et des réparateurs automobiles, information citoyenne, etc.

La transition écologique, bien sûr, mais à condition de ne laisser personne sur le bord de la route !



1 Pour les Français, les alternatives à une automobile toujours indispensable sont-elles possibles ?

Cet Observatoire mené par Roole est le premier d'une série d'enquêtes annuelles. L'objectif : apporter un éclairage sur les difficultés rencontrées par les Français et par les acteurs publics locaux face à la nécessaire décarbonation des mobilités. Est d'abord mis en lumière l'usage prégnant de la voiture individuelle au sein des foyers français et la méconnaissance des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) par les citoyens et les acteurs locaux.

A . L'automobile au cœur des foyers français

Plus de 9 ménages sur 10 sont équipés d'un véhicule individuel et près de la moitié en possèdent deux.

Contrairement aux idées reçues, l'usage de l'automobile perdure. La très grande majorité des ménages est équipée d'au moins une voiture et 41% des ménages en possèdent au moins deux. **Cette dépendance à l'automobile est quasi généralisée et n'est pas réservée aux familles les plus aisées.** Certes, parmi les 20% les plus riches, près de 9 ménages sur 10 sont équipés d'une voiture, et pour la moitié d'entre eux, même de deux voitures. Mais 93% des foyers modestes possèdent eux aussi un véhicule. Autre constat : **l'équipement automobile n'est pas non plus circonscrit à certains lieux de résidence. Même dans les zones les plus denses, le taux de motorisation dépasse 50% : 81% des Franciliens disposent d'au moins une voiture ; ce chiffre s'élève à 86% dans les aires urbaines de plus de 200 000 habitants et 97% dans celles de moins de 20 000 habitants.**

09 /10 Français sont motorisés



Pour les trajets personnels (pendulaires et loisirs), la voiture reste le mode de transport privilégié des Français. Pour leurs trajets domicile-travail, 61% des actifs ou étudiants utilisent leur véhicule, 20% sont passagers. En regard, 26% d'entre eux vont au travail en transports publics ; 23% s'y rendent en mobilité active (marche à pied, vélo, trottinette...) et 8% prennent parfois leur deux-roues. Autrement dit, **l'usage de solutions alternatives à la voiture reste minoritaire**. Pour les trajets de loisirs et déplacements nécessaires (courses, accompagner un proche), 69% de nos concitoyens ont recours à la voiture, contre 28% à la mobilité active et 24% au covoiturage et aux transports publics¹.

Par ailleurs, notre enquête le montre : dans la plupart des cas, **l'autosolisme, la conduite solitaire d'un véhicule, n'est pas un choix**. Beaucoup de Français prennent leur voiture en raison de la localisation de leur lieu de vie et de l'offre insuffisante d'alternatives au véhicule individuel. Sans surprise c'est en particulier dans les zones les moins denses que l'automobile occupe un rôle central : on y dénombre en effet 98% d'automobilistes, conducteurs (77%) ou passagers (21%) pour les trajets professionnels ou scolaires.

Le taux de motorisation diminue légèrement quand le nombre d'habitants augmente. Parmi les acteurs publics locaux, deux communes de moins de 20 000 habitants, que nous appellerons « petites communes », déclarent avoir respectivement 93,4% et 88% de taux de motorisation des ménages. Une métropole plus peuplée - 800 000 habitants - possède un taux de motorisation de 65%. Enfin, dans une commune de 43 000 habitants, on trouve en moyenne deux véhicules par foyer².

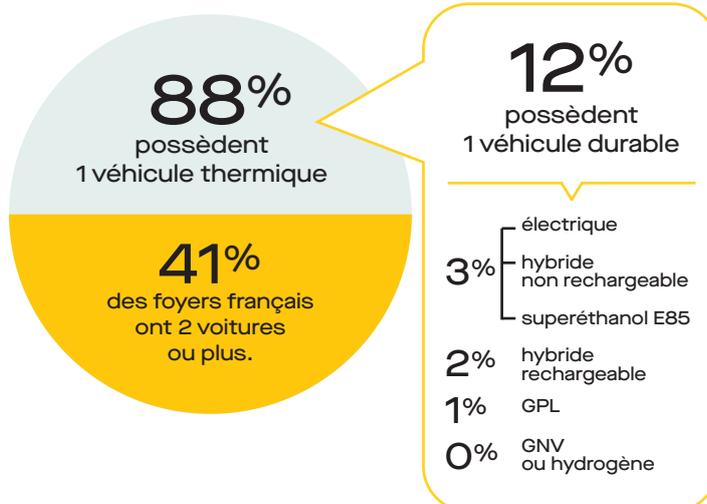
Un dernier élément de contexte : la voiture est surtout répandue chez les 35 ans et plus (68% de 35-54 et 61% de 55+ dans le cadre de déplacements sur le lieu de travail ou d'études). **Les moins de 35 ans sont, quant à eux, plus nombreux à utiliser d'autres solutions : transports publics (34%), mobilité active (30%) ou covoiturage (27%).**



88% des Français possèdent encore un véhicule thermique.

Très majoritairement thermique, le véhicule principal date en moyenne de 2014³ ; 2011 pour le véhicule secondaire lorsqu'il existe.

45% des véhicules principaux roulent au gazole et 43% à l'essence. Les énergies alternatives sont encore loin derrière. Quant aux véhicules secondaires, 47% roulent à l'essence et 45% au gazole, tandis que les formes alternatives restent tout aussi minoritaires.

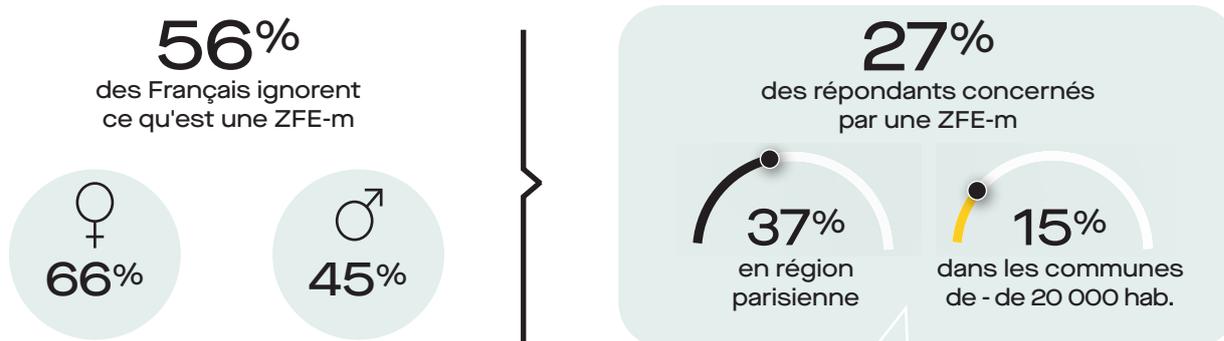


B . Une forte méconnaissance des ZFE-m

a Pour le grand public...

56% des Français ignorent ce qu'est une ZFE-m.

Les zones à faibles émissions restent encore méconnues d'une grande partie des Français. **Plus de la moitié des enquêtés (56%) déclarent ignorer ce que sont les ZFE-m.** À l'inverse, seuls 13% disent savoir très bien de quoi il s'agit. Cette méconnaissance est particulièrement prononcée chez les CSP- (60%) et chez les personnes vivant dans les zones les moins denses⁴ (60 %) ; les femmes sont également 66 % à admettre ne pas connaître les ZFE-m, contre 45% des hommes. Les Franciliens ne connaissent pas toujours le sujet (59% d'entre eux) alors qu'ils sont une partie à être concernés depuis 2017.



Comment s'adaptent les Français s'ils étaient concernés par une ZFE-m ?



7% achèteraient une nouvelle voiture



16% renonceraient à s'y rendre



19% ne la respecteraient pas

À la méconnaissance de cette politique publique s'ajoute une faible connaissance des motorisations alternatives au gazole ou à l'essence : seuls 50,8% des sondés connaissent les alternatives thermiques au gazole ou à l'essence. L'E85 arrive en tête (64%), suivi de près par le GPL (60%) et l'hydrogène (58%). Le rétrofit est plus en retrait (42%) tandis que le GNV est moins connu (29%). 28,4% des répondants ne sont pas intéressés pour en savoir plus sur ces alternatives.

Parallèlement, un **scepticisme règne quand sont évoquées les politiques publiques de soutien à la mobilité durable**. Seules 10 % des personnes sondées sont tout à fait d'accord pour dire que le bonus-malus écologique est efficace. Pour autant, il est important de le souligner, ce scepticisme n'est pas synonyme de position anti-écologique. Loin de là, **puisque la majorité des Français se déclarent sensibles aux enjeux environnementaux liés aux questions de mobilité** : 63% des personnes vivant dans des territoires de moins de 20 000 habitants et 71% des Franciliens.

b ... comme pour les collectivités

Sur 33,3% d'acteurs publics répondants, 13,3% considèrent que le dispositif des ZFE-m est peu adapté aux zones rurales.

Le sujet des ZFE-m semble encore trop méconnu des acteurs publics locaux, en effet :

- 11,1 % estiment que ces ZFE-m ont un impact positif ;
- 5,6 % estiment qu'elles ont un impact négatif – ces dernières étant les communes directement visées par leur déploiement ;
- 22,2 % des communes et collectivités n'ont pas su répondre.

Parmi les limites des ZFE-m énoncées : sur 33,3% répondants, 13,3% considèrent que ce dispositif n'est pas adapté aux zones rurales peu denses, 6,7% considèrent qu'il faut laisser du temps pour adapter les flottes et que le dispositif n'est pas adaptable à un territoire transfrontalier. Parmi les atouts cités : 6,7% des répondants considèrent que les ZFE-m incitent au report modal, au changement de source énergétique et au déploiement de mobilités douces alternatives à la voiture.

En revanche, **sur le sujet des solutions alternatives aux véhicules thermiques, les acteurs locaux, petites communes comme métropoles, sont bien informés**. En effet, 93,3% des répondants connaissent la motorisation électrique à batterie et l'hybride rechargeable ; 80% savent ce que sont l'hybride non rechargeable, le GNV/BioGNV, le GPL et BioGPL, l'E85 et l'hydrogène⁵. **Et pourtant, la majorité des collectivités répondantes possèdent des parcs automobiles roulant principalement au thermique** (gazole et essence).

Sur dix-sept collectivités, dix nous ont signalé des véhicules électriques dans leur parc roulant. Une remarque toutefois : ces mêmes acteurs n'ont pu nous en communiquer le pourcentage exact. Une seule collectivité possède quelques véhicules hybrides rechargeables, et c'est à hauteur de 2,3%. Une autre a 40% de véhicules au GNV et BioGNV.



2

Un large panel de solutions pour préserver la qualité de l'air

Face à la dépendance des Français à l'automobile, pour favoriser l'intermodalité, des collectivités ont déployé, depuis quelques années déjà, de nombreuses alternatives. Quelles sont-elles ? Lesquelles sont privilégiées par les Français ? Quels sont les freins potentiels à leur développement dans les territoires ?

A . Politiques publiques et freins à la mise en œuvre

Sur la période 2016-2019, Santé publique France le souligne : « **Chaque année près de 40 000 décès sont attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines et 7 000 aux NOx** »⁶. Les NOx, aussi appelés oxydes d'azote, sont des gaz polluants majoritairement émis par les véhicules à moteur à combustion et les particules fines sont une catégorie de particules en suspension dans l'air ambiant qui s'infiltrent dans les voies respiratoires et ont un impact sanitaire pour l'homme. Autrement dit, il y a là un véritable enjeu de santé publique. À ce titre, la directive européenne⁷ sur la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques fixe pour la France des seuils maximaux d'ici 2030. Ces seuils sont exprimés en pourcentage par rapport à l'année 2005⁸ :

- PM2,5⁹ : moins 57% ;
- NOx¹⁰ : moins 69%.

Dans ce contexte, une solution a émergé : les ZFE-m. Ces zones sont conçues pour améliorer la qualité de l'air dans les périmètres à forte congestion routière et à trafic dense. En dehors des spécificités régionales des calendriers de restrictions, la législation bannit les véhicules Crit'Air 3,4,5 en 2025, soit 34,4% du parc roulant en 2022. Qu'en déduire ? De fortes inégalités vont forcément apparaître en raison du coût élevé des véhicules « durables ». **Pour les personnes à revenus modestes, une question se pose : comment pourront-elles avoir accès à ces zones ? Même inquiétude pour les collectivités : comment trouver les fonds et les ressources humaines pour décarboner les flottes et déployer des ZFE-m ?** C'est un enjeu crucial pour elles, en dépit du Décret qui prévoit des dérogations¹¹.

39% des acteurs publics locaux doivent mettre en place une ZFE-m ou se trouvent à proximité d'un territoire qui doit le faire.

22% des acteurs publics sondés doivent mettre en place une ZFE-m dans les années à venir. 67% ne sont pas concernés par ce dispositif (11% ne s'étant pas prononcés). 39% des répondants se trouvent donc à proximité d'un territoire qui a installé une ZFE-m ou doit le faire. Les **3 principaux freins** à l'installation de ZFE-m évoqués par les collectivités ?

- Le contexte transfrontalier ;
- Les coûts induits ;
- La répartition des compétences entre les différents acteurs publics locaux.

Les vignettes Crit'Air dans le parc automobile français

Données du Service et études statistiques (SDES) de l'État, en 2021¹²

- ✓ 8,1 millions de voitures des résidents d'intercommunalités sont concernées à plus ou moins long terme par la mise en place d'une ZFE-m, soit 21% du parc français.
- ✓ 30,1 % du parc relève de la vignette Crit'Air « zéro émission » ou Crit'Air 1.
- ✓ Pour 4% de ce parc, les voitures obtiendraient une vignette Crit'Air 5, parce que trop polluantes ; ou ne bénéficieraient d'aucune vignette, parce que trop anciennes. Si l'on comptabilise les vignettes Crit'Air 4, ce taux passe à 10,1%.

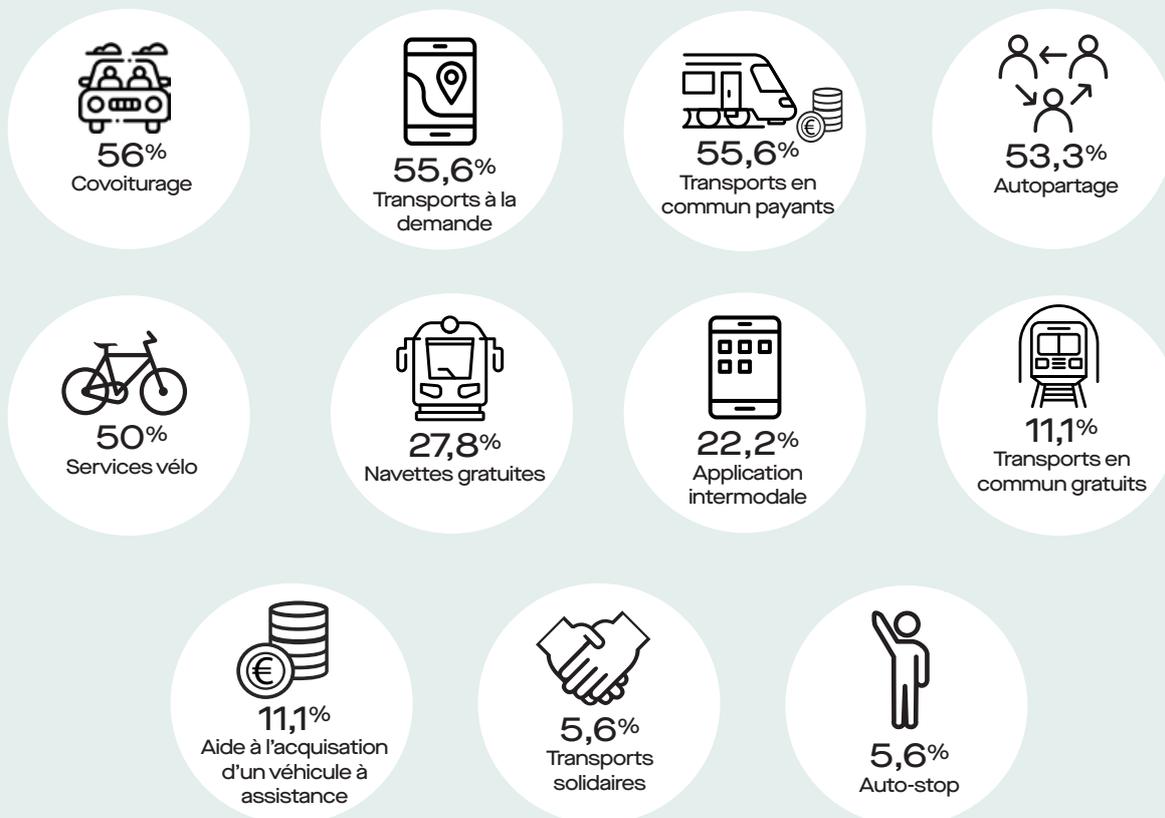
B . De la nécessaire intermodalité

66,7% des collectivités/communes ont développé des politiques d'encouragement au covoiturage et 53,3% disposent d'une offre d'autopartage.

Toutes les collectivités et communes ayant répondu¹³ ont mis en place une ou plusieurs solutions alternatives à la voiture individuelle. 56% des répondants ont développé des politiques d'encouragement au **covoiturage**, alternative qui arrive en tête du classement : 70% de ceux-ci avec des aires dédiées, 50% au moyen d'une plateforme territoriale de mise en relation, 30% par des partenariats locaux avec des entreprises, 20% avec des groupes de travail inter-EPCI et 10% à l'aide d'une communication ciblée.

L'autopartage est une alternative également fréquente : 53,3% des répondants disposent d'une offre sur leur territoire. Un point d'attention toutefois : d'autres acteurs publics¹⁴ ont tenté de mettre en œuvre cette solution, mais ils ont dû renoncer faute de fréquentation suffisante.

Les solutions alternatives à la voiture individuelle mises en place par les collectivités



Bien entendu, pour déployer ces solutions, un maillage en infrastructures spécifiques est nécessaire. De fait, 86,6% de répondants nous disent avoir mis en place des infrastructures, dont 89% sont des pistes cyclables.

33,3% ont installé des voies réservées et des correspondances entre transports en commun, 27,8% des parkings relais et 11,1% des plateformes multimodales. Loin derrière, des garages à vélos sécurisés et des trottinettes en libre-service (6,7%). Enfin, le stationnement réservé en voirie et en parkings ne concerne que 27,8% des répondants (dont 80% de voies réservées et 20% via le disque vert, stationnement gratuit pour véhicules propres).

Parallèlement, **moins de la moitié des Français jugent l'offre de transports publics de proximité satisfaisante** (48%), et 34% l'estiment insatisfaisante. Qui sont les plus satisfaits d'entre eux ? Les 18-34 ans (63%), les habitants de la région parisienne (67%) ou d'une commune de plus de 100 000 habitants (63%). **La proportion d'insatisfaits décroît avec la densité du lieu de résidence** : sans surprise, les habitants des espaces les moins denses se disent à 54 % insatisfaits devant l'offre de transports publics.

34%

d'insatisfaits concernant
les transports publics



Quels sont les irritants
des insatisfaits ?

40%

Horaires
faible fréquence

26%

Arrêts trop
éloignés

23%

Temps de trajets
trop longs

20%

Trop de
fréquentation

19%

Coût

15%

Ponctualité

C . Et le maillage en bornes de recharge ?

3 Français sur 5 ont accès à une borne de recharge près de leur domicile ou de leur travail.

Les réponses du grand public font apparaître des inégalités territoriales encore trop importantes dans le maillage en bornes de recharge. Seuls 3 Français sur 5 ont en effet accès à une borne près de leur domicile ou de leur travail. **14% des Français ont accès à une borne de recharge** (qu'elle soit classique : moins de 10%, ou ultra-rapide : moins de 8%) à leur domicile, et 25% signalent en avoir une à moins de 500 mètres de chez eux. Enfin **1 Français sur 7 (15%) a accès à une borne de recharge sur son lieu de travail**. Tous lieux confondus, 62% disent avoir accès à une borne de recharge, qu'elle soit classique ou ultra-rapide.

Quant aux communes et collectivités répondantes, elles disposent de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques sur leur territoire¹⁵. En revanche, seules 11 collectivités sur 18 possèdent des bornes de recharge accessibles au publique pour carburants GPL, GNV ou superéthanol E85. Et les bornes pour l'hydrogène ? Seulement deux acteurs publics locaux disent en avoir. Pourtant essentielle, **la conception d'un schéma directeur à la mise en place d'infrastructures de recharge ne semble pas prioritaire** : 33% des collectivités déclarent y réfléchir ; 17% envisagent exclusivement des bornes pour véhicules électriques. Et pour la moitié des collectivités interrogées, aucun schéma directeur n'est prévu.

3

L'attitude des Français face aux mutations et à la décarbonation des mobilités

A . Pouvoir d'achat : premier frein à la transition énergétique

Seuls 27% des Français vivant dans une commune de moins de 20 000 habitants sont prêts à payer davantage pour un véhicule décarboné, contre 36% à Paris.

C'est le budget qui est en premier lieu un frein à l'achat d'un véhicule « propre » par les ménages. 67% des Français trouvent coûteux de changer de motorisation. 25% des Français sont parfois dans le rouge quand il s'agit de leur budget automobile et 18% doivent sacrifier d'autres dépenses plaisir au détriment de leur voiture (contrôle technique, assurance, carburant, entretien, etc).

67%

des Français trouvent trop coûteux de changer de motorisation



69% dans les petites communes



74% dans les grandes métropoles

Les Français considèrent leur budget auto

60% en région parisienne

55% dans les communes de - de 20 000 hab.

56% raisonnable

25% sont parfois dans le rouge

21% en région parisienne

27% dans les communes de - de 20 000 hab.

18% doivent sacrifier d'autres dépenses plaisir

19% en région parisienne

19% dans les communes de - de 20 000 hab.

B . Adaptation, défiance et parfois résistance

Changer de comportement face à la mise en place effective ou éventuelle d'une ZFE-m s'avère simple pour 35% des Français. Cela provient principalement du fait qu'ils roulent déjà avec des véhicules autorisés au sein de celles-ci. Au-delà d'une certaine méconnaissance, on trouve parmi les personnes interrogées des positions de défiance, voire de résistance. **13% des enquêtés le reconnaissent : ils ne respecteront ou ne respectent pas l'interdiction de circuler de leur véhicule dans une ZFE-m.** Nous constatons aussi des formes d'échappatoires : **15% des personnes de notre étude ne se rendent ou se rendront plus dans les lieux concernés par l'interdiction ; 5% songeraient même à déménager.**

Quels sont les freins observés chez les Français ? Le coût arrive en tête, puisqu'il est cité par plus des deux tiers (67%) de ceux qui trouve(raient) compliqué de s'adapter à la mise en place d'une ZFE-m. Loin derrière vient le manque d'informations (19%) ou la peur de perdre du temps (13%).

Ce sont surtout les hommes (51%), les 18-34 ans (53%) et les CSP+ (52%) qui disent avoir l'intention d'acheter un véhicule propre. 3 sur 10 souhaitent alors acquérir un véhicule électrique (30%), ou un hybride rechargeable (28%).

Plusieurs raisons expliquent cette réticence au remplacement d'une voiture thermique : ici encore, le coût d'un véhicule propre est cité en premier (74%) ; puis un tiers des personnes (33%) déclare ne pas disposer d'une borne de recharge à domicile ou au travail.

Adhésion, défiance, et résistance face à la transition... Ce sont là des types d'attitudes proches de celles identifiées par Albert Hirschman. Politiste, économiste et sociologue, il a publié en 1970 son livre le plus célèbre « Exit, Voice, and Loyalty : Responses to Decline in Firms, Organizations, and States ». Dans cet ouvrage, l'auteur démontre qu'il existe trois façons différentes de manifester son insatisfaction : la défection, la prise de parole ou bien le renoncement à l'action.

Les personnes sondées pour notre enquête ont également été interrogées, avec des questions ouvertes, sur les raisons de leur réticence à acheter un véhicule propre dans un avenir proche.



Possède une voiture trop neuve pour en changer

Les Français se divisent en trois groupes

Le premier ne souhaite pas acheter de véhicule car la voiture actuelle a été acquise récemment.



Préfère la location longue durée

Le deuxième groupe a préféré la location de longue durée plutôt que l'acquisition d'une voiture. Tenus par leur contrat de location, ils n'envisagent donc pas, dans l'immédiat, de s'équiper d'un nouveau véhicule.



« Je n'y crois pas »

Le troisième a montré des formes de défiance envers les motorisations alternatives, en particulier envers l'électrique. Selon certains, celle-ci ne répondrait pas aux enjeux environnementaux, générant une « pollution délocalisée ». D'autres évoquent plutôt l'autonomie insuffisante et les difficultés liées à la recharge, jugée « trop compliquée ». L'hétérogénéité des normes est également pointée du doigt : « Il faudrait un standard mondial ». La question du recyclage des batteries revient chez plusieurs personnes, qui anticipent des « problèmes dans 10 ans » ou encore une « incapacité de retraitement des métaux lourds ». Enfin, certaines personnes interrogées se montrent défiantes vis-à-vis des discours officiels, convaincus que « les moteurs essence ne polluent pas plus que les électriques ».

C . Communiquer et sensibiliser : une nécessité

50% des collectivités affirment échanger régulièrement avec le Gouvernement et les représentants de l'État sur ces enjeux.

Pour assurer le déploiement des ZFE-m et la bonne coordination entre toutes les personnes impliquées, **la transversalité de l'information s'impose** : une transversalité entre les différents niveaux d'acteurs publics et avec les administrés. 50% des acteurs publics locaux sondés affirment échanger régulièrement avec le Gouvernement et les représentants de l'État. Parmi les enjeux soulevés : la difficulté à aménager des pistes cyclables ; les inquiétudes liées au transport ferroviaire ; la nécessité d'un accompagnement technique et financier ; les problématiques transfrontalières.

Divers moyens sont mobilisés pour communiquer avec les administrés : 33,3% des sondés lancent des consultations ; 27,8% organisent des réunions de quartier et des ateliers de concertation ; 11,1% publient des questionnaires ou des brèves dans le bulletin communautaire ou le journal municipal. Une commune fait appel à des médiateurs de rue, une autre communique sur les réseaux sociaux et une dernière se sert du plan climat-air-énergie territorial. Deux communes n'ont rien mis en place en ce sens et deux n'ont pas répondu.

Variété d'aides existantes, démultiplication des calendriers, sources d'informations diverses... Autant d'obstacles à la bonne compréhension des enjeux liés à la mobilité durable et de freins à la mise en place des ZFE-m. **Un guichet unique ou des acteurs publics dédiés** au suivi des demandes et des interrogations des Français pourraient donc constituer un levier d'action efficace pour mettre en œuvre les ZFE-m. C'est par les territoires que la transition doit s'opérer. Enfin, et c'est là un enjeu crucial, il est absolument nécessaire de sensibiliser les Français sur les nombreuses aides et solutions alternatives à la classique voiture individuelle.

NOS CONTRIBUTIONS

- ▶ **Des données issues des enquêtes auprès des 1,3 million membres de Roole et des remontées terrain des rencontres régionales d'information entre les automobilistes et les acteurs publics locaux.**
- ▶ **Des résultats d'enquêtes qualitatives et quantitatives via cet Observatoire annuel construit avec IPSOS.**
- ▶ **La transmission et la diffusion des nouvelles réglementations de manière pédagogique et accessible auprès des membres de Roole.**
- ▶ **Un média dédié aux enjeux de l'automobile et à son usage.**

CONCLUSION

L'analyse de cette enquête le montre : au sujet de la mise en place des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m), une forme d'incertitude, voire d'inquiétude existe chez nos concitoyens comme chez les décideurs locaux. Pour tous, la transition écologique et énergétique apparaît indispensable mais elle ne pourra se faire sans une attention toute particulière portée au coût social et économique qu'engendrent ces zones de restriction de circulation et de stationnement.

Pourquoi parle-t-on de coût social ? Parce que le maillage de l'hexagone en solutions alternatives à la voiture individuelle et en infrastructures adéquates est inégal. Cette disparité entraîne des inégalités d'adaptation et marginalise certains résidents de zones peu denses, particulièrement dépendants de leur véhicule, à l'inverse des Franciliens ou des habitants des grandes zones urbaines.

Quant au coût économique, il s'explique par le prix élevé d'un véhicule propre, et ce, malgré les aides existantes. Dès lors, une question se pose aux Français : la transition écologique est-elle compatible avec leur pouvoir d'achat ?

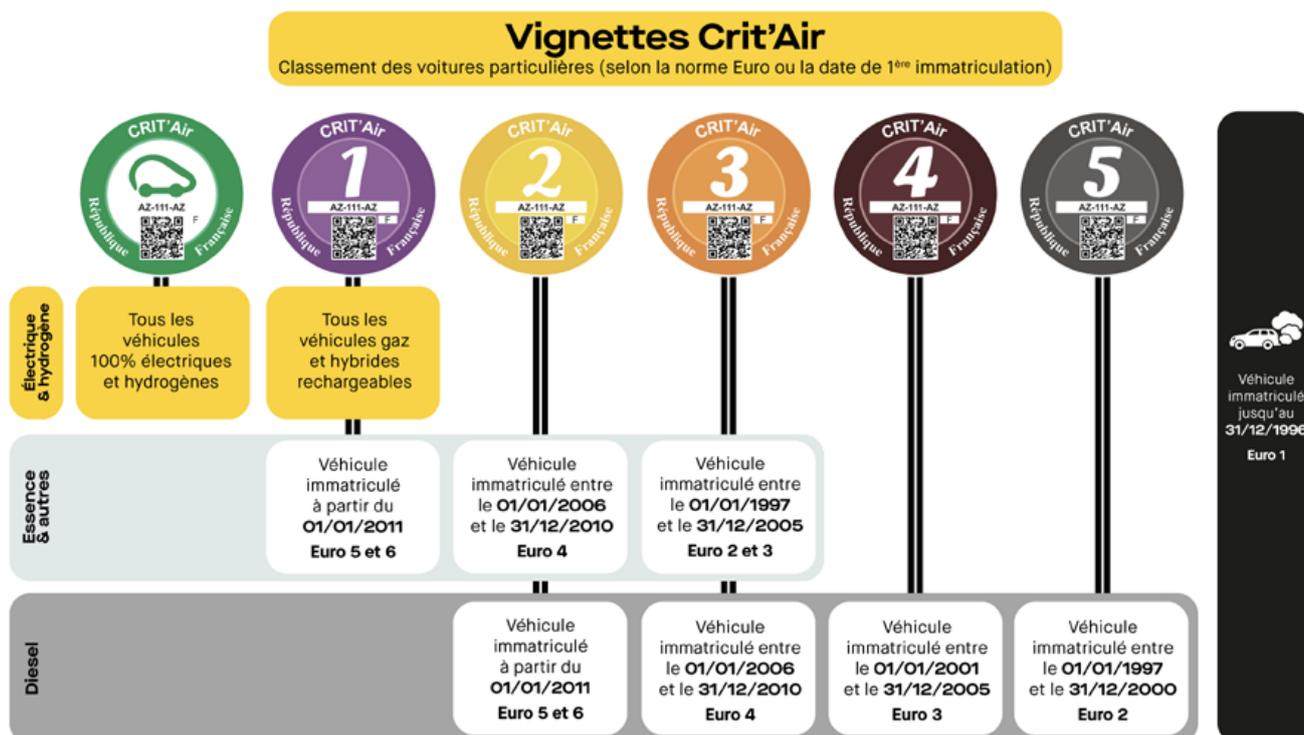
On comprend ainsi mieux l'importance de sensibiliser et de communiquer sur les aides existantes, destinées aux particuliers comme aux professionnels : bonus écologique, prime à la conversion, leasing social annoncé par l'exécutif, prêt à taux zéro mobilité (élargi également au retrofit), micro-crédit, etc.

Par ailleurs, cette enquête a mis en lumière la méconnaissance encore prégnante du sujet de la mobilité durable. Les calendriers de mise en œuvre diffèrent d'une ZFE-m à l'autre, les dérogations se multiplient. Pour convaincre citoyens et acteurs publics locaux, une meilleure lisibilité des solutions est essentielle. En outre, c'est l'ensemble du territoire que les pouvoirs publics doivent équiper en infrastructures adaptées : bornes de recharge, transports en commun, maillage des zones peu denses avec des horaires alternés, transport à la demande, interconnexion intelligente des modes de transport...

La transition vers une mobilité écologique sera possible à deux conditions : un maillage réfléchi et adapté des territoires, en fonction de leurs spécificités, et une bonne compréhension des besoins des administrés.

ANNEXES

1 Classement des certificats qualité de l'air des voitures particulières



2 Roole et ses nombreuses initiatives solidaires

Fondé en 1982, Roole est le premier club automobile de France avec 1 200 000 membres. Roole propose des services de protection contre le vol, des garanties complémentaires à l'assurance auto principale, ainsi qu'un média et des applications gratuites pour simplifier la vie des automobilistes. L'entreprise est dirigée par David et Jonathan Tuchbant.

Roole s'engage auprès des plus fragiles dans le cadre de son programme de mobilité solidaire sur plusieurs enjeux : l'achat et l'entretien des véhicules à tarif solidaire, l'accès au permis, ou encore l'autopartage en milieu rural. L'ensemble de ces projets solidaires est porté par des collaborateurs de Roole, dans le cadre d'un mécénat de compétences ou financés par la fondation Roole. Créée en 2017, la Fondation soutient des initiatives de mobilité pour les publics les plus fragiles.

Roole a engagé une démarche pour devenir entreprise à mission en 2023.

INDEX

Page 7

¹ Réponse à choix multiples.

² En outre, un peu plus du quart des répondants a un taux d'occupation moyen par voiture d'une à deux personnes par véhicule. La moitié ne dispose pas de cette donnée et 20% n'a pas répondu.

Page 8

³ Pour les CSP+, le véhicule date en moyenne de 2015 et de 2013 pour les CSP.

⁴ Nous appelons « moins denses » les zones urbaines de moins de 20 000 habitants.

Page 9

⁵ Toutefois, seuls 53,3% de ces mêmes acteurs connaissent le retrofit qui consiste à convertir un moteur thermique vers l'électrique, le superéthanol E85 ou vers le GPL.

Page 10

⁶ <https://www.santepubliquefrance.fr/evaluations-quantitatives-d-impact>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L2284&from=FR>

⁸ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair>

⁹ Ce symbole est utilisé pour désigner les particules fines dont le diamètre est de 2.5 micron.

¹⁰ NOx désigne les émissions d'oxydes d'azote provenant de la combustion des carburants fossiles.

¹¹ Des dérogations sont possibles pour les agglomérations ayant des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote inférieures ou égales à 10 µg/ m³ paru au Journal officiel le 23 décembre 2022.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046793415>

Page 11

¹² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

¹³ 26,7% n'ont pas répondu.

¹⁴ 12,5% des répondants.

Page 13

¹⁵ Chaque collectivité possède entre 3 et 26 bornes. Ce nombre est corrélé au nombre d'habitants.

OBSERVATOIRE

roole

Contact :

Aleth d'Assignies

Directrice Impact et Communication Institutionnelle

Roole

adassignies@roole.fr

