

**Etude qualitative et quantitative
sur la mise en place de la Zone à Faible Emission
sur le territoire de la Métropole du Grand Paris**

Cette note de synthèse présente les enseignements que l'on peut tirer de cette étude en ligne.

Elle s'appuie sur les données au **22 Février 2019 à 18h**.

Une annexe présente les résultats bruts, question par question.

1/ La pollution : un mal ressenti par une immense majorité de la population du périmètre métropolitain.

Tous les âges sont concernés : paradoxalement, **les moins de 35 ans semblent plus affectés que les plus de 36 ans.**

78% des habitants déclarent au moins un effet négatif (ORL, affection chronique, visuelle...). Plus d'un habitant sur deux du territoire métropolitain, déclare souffrir de difficultés ou gênes ORL à cause de la pollution.

Plus on habite dans Paris, plus on souffre en permanence de la pollution.

Quel que soit le niveau d'effets perçus, l'urgence à agir par les élus apparait comme consensuelle.

Lorsque l'on demande aux habitants « comment mieux protéger votre santé de la pollution sur le territoire métropolitain ? », 70% font une proposition. C'est donc un thème qui mobilise.

Des habitants qui font autant de propositions constructives que de recommandations restrictives.

- Le thème du trafic automobile en ville rassemble spontanément une personne sur deux.
- L'expression sur les transports en commun rassemble également près d'un habitant sur deux.

2/ Un constat sans appel : l'air est de mauvaise qualité pour 83% des habitants

La génération Y est plus touchée que ses aînés : la pollution fait plus souffrir les jeunes. Les moins de 35 ans sont beaucoup plus sévères que les plus de 35 ans.

Les parisiens et les habitants des communes de plus de 100 000 habitants sont plus critiques avec leur ville que les habitants des autres communes.

3/ Un sentiment d'urgence à agir : pour 85% des répondants, les élus doivent agir d'urgence.

Ce chiffre est supérieur à 90% pour les 18-35 ans, et 89% pour les parisiens.

4/ Mais une courte majorité (52%) considère la voiture comme la principale cause perçue de pollution

Ce chiffre est de 63 % à Paris et descend jusqu'à 41 % en dehors de l'A86

Les moins de 35 ans stigmatisent aux 2/3 la voiture comme principale cause de pollution ; leurs aînés beaucoup moins.

5/ Une évolution perceptible des habitudes de déplacement :

- 1) Le vélo : 1 jeune actif sur 5 (26-35 ans) utilise son vélo tous les jours ou plusieurs fois par semaine, 1 parisien sur 4.
- 2) La voiture, 71% ne l'utilisent jamais pour aller travailler (84% dans Paris) et 2 sur 3 l'utilisent à titre personnel
- 3) 75% des déplacements sont pour le travail

6/ 69% des répondants ont des temps de trajets inférieur à 1h

Pour 36% c'est moins de 30 minutes ; pour 8% c'est plus de 2h

7/ L'analyse des habitudes de déplacement montrent que les parisiens ont tendances à rester dans Paris, alors que les habitants en banlieue ont tendance à se déplacer de banlieue à banlieue en sortant de leur commune.

8/ Moins que des aides financières, les habitants souhaitent une montée qualitative forte du réseau de transports en commun, ainsi qu'une sécurisation de l'usage du vélo.

Pour une majorité, les « transports en commun » et le « vélo », sont les seules alternatives crédibles à la voiture pour préserver la qualité de l'air.

La gratuité des transports en commun, à tout le moins à un tarif plus bas, est citée spontanément par 26% des habitants, alors que les aides financières au changement de véhicule ne le sont que par 13%.

9/ Projet ZFE : 61% sont tout à fait d'accord ou plutôt d'accord, mais 21% y sont opposés

Les moins de 45 ans y sont nettement plus favorables, ainsi que les habitants de Paris et de la première couronne.

Conclusion

L'état de l'opinion nous semble favorable à la ZFE.

Il y a un clivage favorable / défavorable dont le principal déterminant est l'âge : les moins de 35 ans apparaissent comme plus sensibles à la thématique de santé publique, plus spontanément dans un modèle de déplacement « sans voiture », contrairement aux plus de 35 ans, qui en restent utilisateurs et y restent attachés dans leur mode de déplacement, et de plus en plus en vieillissant.

Il nous semble qu'il y a un second clivage, aujourd'hui plus modeste en quantité, qui est la « justice sociale » dans le projet ZFE. Il ne faudrait pas que la mise en place de la ZFE soit perçue comme créatrice d'inégalités supplémentaires entre ceux qui ont les moyens de changer de voitures et ceux qui ne les ont pas, alors même que le pourcentage du parc automobile concerné est très faible. Ce thème pourrait influencer les moins de 35 ans dans leur soutien, d'autant plus que leur sensibilité au thème de justice sociale est connue.

Il serait opportun de creuser dans certaines communes car les craintes des élus dans la perspective de 2020 peuvent se comprendre en fonction de leur sociologie et de leur situation géographique et politique.

Rédigé le 27 Février 2019 par Yves KERGALL et Lorenzo PRIVITERA