

POUR DES MÉTROPOLES ET DES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ

sejours-catholique.org

 [caritasfrance](https://twitter.com/caritasfrance)
 [Secours Catholique-Caritas France](https://www.facebook.com/Secours-Catholique-Caritas-France)



ENSEMBLE,
CONSTRUIRE
UN MONDE JUSTE
ET FRATERNEL

**POUR DES MÉTROPOLLES
ET DES AGGLOMÉRATIONS
À FAIBLES ÉMISSIONS
ET À FORTE ACCESSIBILITÉ**

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	5
RÉSUMÉ ANALYTIQUE	6
INTRODUCTION	9
POURQUOI LE SECOURS CATHOLIQUE CARITAS FRANCE PORTE-T-IL UN MESSAGE SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ ?	10
LE POINT DE VUE D'ANTOINE SUEUR	12
DES IMPACTS INCERTAINS SUR LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS DE SANTÉ ET DE MOBILITÉ	14
L'IMPACT SUR LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS SOCIALES DE SANTÉ	15
UN IMPACT AMBIGU SUR LES MOBILITÉS DES PLUS PRÉCAIRES	16
DES PUBLICS AYANT DU MAL À SE PROJETER QUANT À L'IMPACT DES ZFE-M SUR LA TRANSFORMATION DE LEURS MOBILITÉS	17
LE POINT DE VUE DE CAROLINE GALLEZ	18
QUI SONT LES OUBLIÉS DES ZFE-M ?	20
DES PRÉCAIRES QU'IL EST DIFFICILE D'ASSOCIER AUX OPÉRATIONS DE CONCERTATION	20
DES TERRITOIRES ET DES POPULATIONS OUBLIÉS, EN DÉPIT D'UN IMPACT RÉEL SUR LEURS MOBILITÉS	20
PORTRAITS DE PERSONNES INTERROGÉES ET EN SITUATION DE PRÉCARITÉ	22
NOS PROPOSITIONS POUR CONSTRUIRE DES MÉTROPOLIS ET DES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ	
INCLURE LES OUBLIÉS DES ZFE-M DANS LEUR CO-CONSTRUCTION ET LEUR APPROPRIATION	26
ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA MOBILITÉ À FAIBLES ÉMISSIONS DES PLUS PRÉCAIRES	32
PROPOSER DES ALTERNATIVES VIABLES À LA VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE	37
LE POINT DE VUE D'ETIENNE CHAUFOUR	42
REMERCIEMENTS	43



VÉRONIQUE DEVISE
PRÉSIDENTE NATIONALE
DU SECOURS CATHOLIQUE
CARITAS FRANCE»

ÉDITORIAL

POUR DES MÉTROPOLIS ET DES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET FORTE ACCESSIBILITÉ

« La fracture territoriale se vit aussi dans les grandes villes et suivant les quartiers » : cette parole, issue des grands débats que le Secours Catholique avait organisés suite à la crise des Gilets Jaunes, résume bien la complexité des enjeux de mobilité quel que soit le territoire dans lequel on réside. Le problème n'est pas nouveau, difficile à traiter, mais aujourd'hui dans un contexte de tension sociale et écologique il devient fondamental de s'y atteler.

Depuis très longtemps, les équipes bénévoles du Secours Catholique se mobilisent à travers le transport solidaire ou des dispositifs de financement pour accompagner les personnes dans leur mobilité. En 2015, l'association consacrait son rapport annuel aux problématiques de mobilité des personnes en situation de précarité et montrait qu'un peu plus de la moitié des personnes interrogées sont obligées de limiter leurs déplacements. La mobilité a été dans les dix dernières années la grande oubliée des politiques de lutte contre la pauvreté, alors même qu'elle est une condition à l'accès aux droits, à l'emploi, à la santé, à la vie sociale ou aux loisirs. Il est temps d'en prendre la mesure.

Dans leur principe, les Zones à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) sont une bonne nouvelle, car elles sont le signe qu'enfin, les politiques publiques prennent au sérieux cet enjeu majeur de santé publique qu'est la pollution de l'air. Mais attention ! Selon les modalités retenues pour leur mise en œuvre, elles peuvent venir renforcer les difficultés des plus précaires (isolement, exclusion, dépenses supplémentaires) et créer des territoires à deux vitesses ou au contraire, faire de la transition écologique une opportunité pour réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale territoriale.

Nous ne pouvons plus penser l'organisation de notre vie commune sans relier la solidarité entre les êtres humains et notre dépendance à la planète qui nous fait vivre. Les zones à faibles émissions sont emblématiques de la nouvelle approche commune que nous devons avoir des problèmes socio-environnementaux : opérons une révolution fraternelle lors de la mise en place des ZFE-m afin d'en faire non pas des zones à fortes exclusions mais des territoires à forte accessibilité.

Cela ne se fera pas sans les personnes concernées, qu'elles résident en dehors ou à l'intérieur des ZFE-m. Les espaces de concertations ou les études apportent le point de vue de ceux qui savent défendre leurs perspectives. Il faut encore faire les efforts nécessaires pour que la parole des personnes exclues, peu habituées à être entendues, reconnues, incluses dans les décisions collectives soit un point crucial et une invitation à changer notre regard sur leur capacité à apporter des idées neuves, des points de vues décalés, et facteur d'innovation.

Cet esprit de coopération doit exister à toutes les échelles. L'Etat, les collectivités et les acteurs engagés sur des enjeux de de la mobilité, de l'écologie, de la santé, de l'accès aux droits et de l'action sociale sur le territoire concerné, doivent encourager, contribuer ou soutenir toute action et coopération qui permet d'accéder et de bénéficier de l'ensemble des services du territoire et facilite les déplacements du quotidien. A cet égard, chacun pourra collaborer, selon ses compétences, au développement de mobilité alternatives, solidaires et durables accessibles à tous les citoyens, quels que soient leur lieu de résidence et leurs ressources.

Ainsi, les ZFE & FA (zones à faibles émission & forte accessibilité) sont une occasion très concrète pour répondre ensemble au défi complexe de notre époque. ■

**SOYONS AU RENDEZ-VOUS POUR DÉCIDER
ENSEMBLE DE LA MANIÈRE DONT NOUS
POUVONS HABITER ET PARTAGER NOS
TERRITOIRES !**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) prévues dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités sont un dispositif visant à interdire progressivement la circulation des véhicules thermiques dans 10 métropoles en 2022, puis dans 34 agglomérations de plus de 150 000 habitants à partir de 2025. À partir de l'entrée en vigueur de la ZFE-m, chaque territoire fixera son propre calendrier pour, à terme, interdire la circulation des véhicules thermiques dans le périmètre défini.

En réduisant les concentrations en oxydes d'azote (NO_x) et en dioxyde d'azote (NO₂) et les concentrations en particules fines (PM_{2,5}) et de carbone suie (black carbon), elles visent à répondre à un enjeu de santé publique majeur, celui d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes zones urbaines. L'enjeu est de taille, 40 000 décès étant liés à la pollution de l'air entre 2016 et 2019 en France¹, dont les véhicules thermiques sont la première cause. En dépit de leur impact avéré par plusieurs études françaises et européennes, ces ZFE-m interrogent quant à leur capacité à réduire les inégalités sociales de santé et en particulier la surexposition des populations précaires à la pollution de l'air. Pour qu'elles aient un impact en ce sens, les mêmes études montrent la nécessité d'étendre leur périmètre au-delà des centres-villes, pour englober les quartiers populaires, souvent situés en proximité des grands axes routiers les plus pollués.

Par ailleurs, les ZFE-m, telles que la réglementation prévoit leur application, risquent d'accroître les inégalités de mobilité, dont on sait qu'elles en nourrissent d'autres (accès à l'emploi, à la formation, aux soins, à une alimentation de qualité, aux droits). Mais, de ce point de vue, leur impact sur les populations précaires sera ambigu. Alors que les plus précaires, le plus souvent non-motorisés, seront peu impactés, les *moins précaires des précaires*, plus souvent motorisés, le seront davantage (ne disposant pas d'alternatives crédibles de mobilité, ni de capacités à financer l'achat d'un véhicule propre) et plus rapidement (véhicules en

moyenne plus anciens) que les autres. Les ZFE-m risquent, par ailleurs, de nourrir un sentiment d'exclusion et d'injustice chez les populations résidant en dehors de leur périmètre ayant besoin de leur véhicule pour se rendre en ville et n'ayant pas de solutions alternatives équivalentes mises à disposition par la collectivité. Ces personnes seront, elles aussi, directement concernées par la mise en place de la ZFE-m.

Malgré tous ces impacts prévisibles, parmi les publics que le Secours Catholique Caritas France accompagne, nous observons une méconnaissance du dispositif à venir sur le territoire et une difficulté à se projeter. Tous les ingrédients sont réunis pour faire des ZFE-m un sujet de vive tension, où l'on opposera la santé des uns au droit à la mobilité des autres, alors que l'intérêt général et celui des plus précaires invitent au contraire à ne pas lâcher la proie pour l'ombre et à trouver les moyens de conjuguer droit à la mobilité et protection de la santé de tous.

Pour le Secours Catholique Caritas France, les ZFE-m sont l'occasion de construire des métropoles (puis des agglomérations) à faibles émissions et à forte accessibilité. Celles-ci doivent encourager et soutenir le développement de mobilités alternatives, partagées, solidaires, respectueuses de l'environnement pour permettre à tous les citoyens d'accéder à l'ensemble des services du territoire, quels que soient leur lieu de résidence et leurs ressources.

Dans cette optique, le Secours Catholique Caritas France développe neuf propositions adressées aux pouvoirs publics (État, Conseils régionaux et départementaux, intercommunalités), aux acteurs socio-économiques (entreprises conventionnelles et de l'ESS) et aux acteurs de la solidarité pour inclure les oubliés de la transition écologique dans la construction et l'appropriation des ZFE-m, accompagner financièrement la mobilité à faibles émissions des plus précaires et proposer des alternatives viables aux transports à fortes émissions. ■

¹ Santé Publique France : <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>

POUR FAIRE DES ZFE-M UNE OPPORTUNITÉ DE CONSTRUIRE DES MÉTROPOLIS ET DES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

#1



INCLURE LES OUBLIÉS DES ZFE-M DANS LEUR CO-CONSTRUCTION ET LEUR APPROPRIATION



1.1.

INFORMER ET CO-CONSTRUIRE AVEC LES PRÉCAIRES LES MÉTROPOLIS ET AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ

1.2.

ENRICHIR LE DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE POUR ADAPTER LA POLITIQUE PUBLIQUE AUX SPÉCIFICITÉS LOCALES

1.3.

PROPOSER DES SERVICES DE CONSEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉS À LA TRANSFORMATION DES MOBILITÉS

#2



ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA MOBILITÉ À FAIBLES ÉMISSIONS DES PLUS PRÉCAIRES



2.1.

AUGMENTER LES MONTANTS DES AIDES POUR LIMITER LE RESTE À CHARGE DES PUBLICS LES PLUS FRAGILES ÉCONOMIQUEMENT

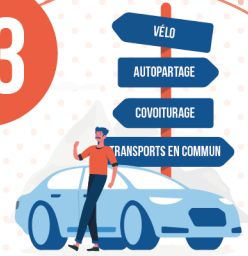
2.2.

METTRE EN PLACE UN GUICHET UNIQUE POUR SIMPLIFIER LES DÉMARCHES DES PERSONNES PRÉCAIRES ET RÉDUIRE LES DÉLAIS DE VERSEMENT DES AIDES

2.3.

ÉTENDRE LA TARIFICATION SOLIDAIRE À TOUTES LES OFFRES DE MOBILITÉ

#3



PROPOSER DES ALTERNATIVES VIABLES À LA VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE



3.1.

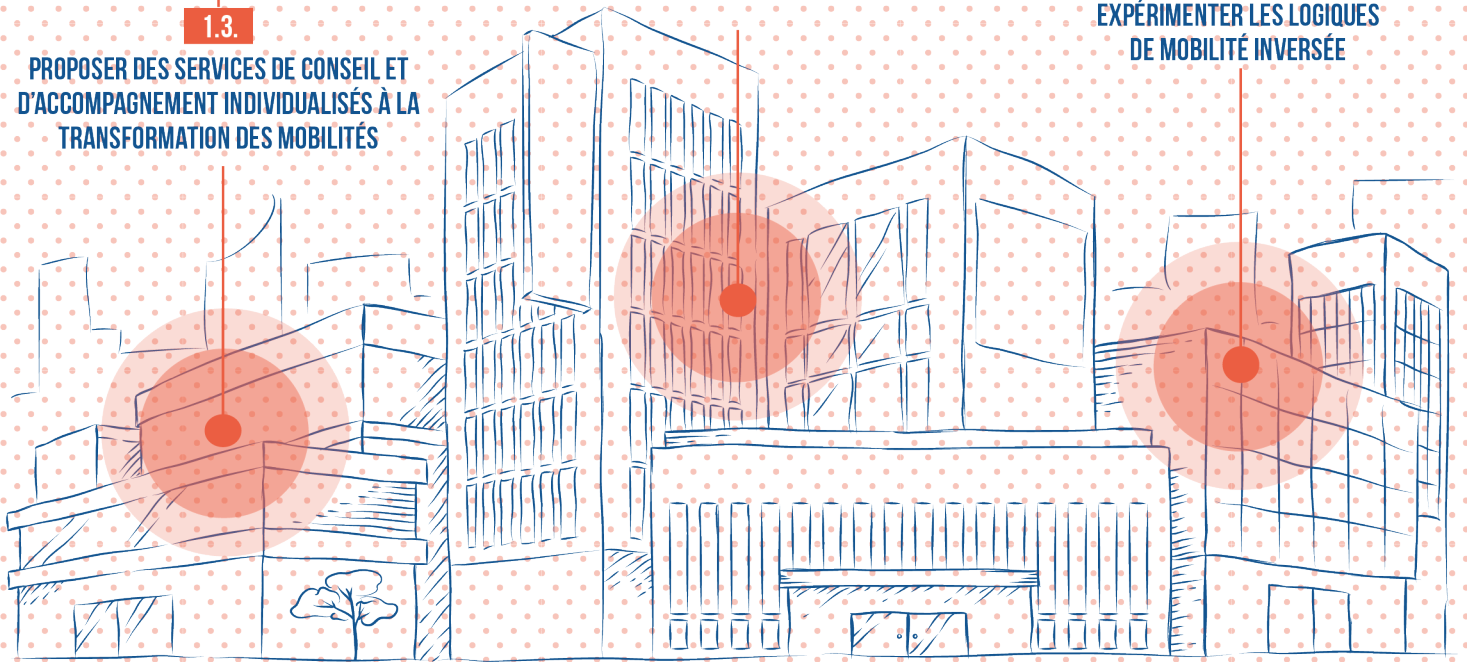
DENSIFIER L'OFFRE DE MOBILITÉ SUR LES TERRITOIRES FRAGILISÉS POUR LES RECONNECTER AUX AUTRES TERRITOIRES

3.2.

FACILITER LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

3.3.

EXPÉRIMENTER LES LOGIQUES DE MOBILITÉ INVERSÉE





INTRODUCTION

En termes de mobilité, nous constatons l'urgence environnementale, climatique, sanitaire et sociale. Cette urgence est, notamment, le fruit du « modèle tout-voiture » dominant au cours des dernières décennies. La nécessité de lutter contre la pollution de l'air causée par les véhicules thermiques fait l'objet d'un large consensus.



40 000 PERSONNES

DÉCÈDENT CHAQUE ANNÉE DE LA POLLUTION DE L'AIR EN FRANCE.

Pour lutter contre la pollution de l'air, la loi d'orientation des mobilités a créé les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) permettant aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Ce dispositif est appelé à être progressivement déployé sur tout le territoire. Dès le 1er janvier 2022, 10 métropoles sont engagées à mettre en place leur ZFE-m, selon des modalités propres à chacune (périmètre, calendrier d'interdiction, mesures d'accompagnement, etc.). À partir de 2025, le dispositif sera étendu à 34 agglomérations de plus de 150 000 habitants. Aujourd'hui, 22 % de la population française vit dans le périmètre d'application d'une ZFE-m. En 2025, ce nombre sera doublé, pour atteindre 44 % de la population française. Mais ces chiffres négligent une part importante de l'impact des ZFE-m sur la population : de nombreuses personnes, résidant en dehors du périmètre de restriction seront, elles aussi, impactées, du fait de la concentration dans ces zones des emplois, des services de soin, administratifs, de l'offre culturelle, etc.

Incontestables dans leur finalité, les ZFE-m interrogent aujourd'hui un nombre croissant d'acteurs qui, comme le Secours Catholique Caritas France, craignent qu'elles ne contribuent à renforcer les inégalités sociales de mobilité, celle-ci étant pourtant un facteur clé de l'insertion sociale. Pour rappel, 7 millions de personnes en âge de travailler font face à des difficultés de déplacement pour des actes de la vie quotidienne et 28 % des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur emploi ou leur formation pour des problèmes de mobilité².

Ce rapport s'inscrit donc comme une incitation à mieux prendre en compte l'impact des ZFE-m sur les mobilités des personnes, et des plus précaires en particulier, de façon à faire de ces zones non pas un obstacle à la mobilité des plus modestes, mais un levier pour accélérer l'accès de chacun à une mobilité propre. Le travail d'analyse des données scientifiques et publiques sur les ZFE-m conduit par l'agence d'innovation sociale Ellyx, couplé à un travail de remontée de la parole des personnes accompagnées par le Secours Catholique dans ses délégations de l'Isère, du Cantal-Puy-de-Dôme, du Rhône et de Haute-Normandie et à la contribution d'Emmaüs France, du garage solidaire Solidarauto Rouen Métropole et du Réseau Action Climat, permet de formuler neuf propositions afin de mettre sur pied des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité. Chaque proposition comporte à la fois des éléments qui permettront aux élus locaux de co-construire avec leurs partenaires territoriaux, dont le Secours Catholique, des réponses adaptées aux enjeux locaux et des éléments relevant de la compétence nationale, adressés à l'État et aux ministères. ■

² Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 2015.

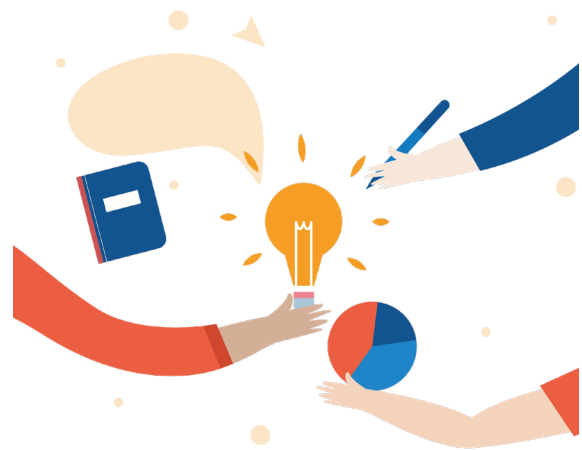
POURQUOI LE SECOURS CATHOLIQUE CARITAS FRANCE PORTE-T-IL UN MESSAGE SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ ?

En tant qu'instruments de lutte contre la pollution atmosphérique dans les grands centres urbains, les ZFE-m sont une politique publique dont les conséquences présentent à la fois des opportunités et des risques pour l'ensemble des personnes en situation de précarité, notamment celles accompagnées par le Secours Catholique Caritas France.

La finalité des ZFE-m mettre la France en conformité vis-à-vis de la réglementation européenne en matière de pollution atmosphérique, principalement celle relative aux particules fines (PM10) et au dioxyde d'azote (NO2). Il s'agit là d'un enjeu crucial de santé publique. En effet, 40 000 décès peuvent être attribués chaque année en France à la pollution de l'air, principalement causée par les véhicules thermiques.

Il s'agit aussi d'un enjeu de réduction des inégalités sociales de santé (dans le cas de scénarios ambitieux mis en œuvre par les collectivités). Mais dans ses modalités, cette nouvelle réglementation fait craindre un renforcement des inégalités liées à la mobilité. L'impact de ces inégalités sur les opportunités d'accès à l'emploi, à la formation, aux soins et aux droits n'est plus à démontrer. À ce titre, les critiques pointent le risque que ces ZFE-m se transforment en « Zones à Forte Exclusion » pour les populations dépendant de leur voiture individuelle dans le cadre de leurs mobilités contraintes (travail, formation, transport des proches, etc.) mais n'ayant pas la capacité à financer l'achat ou l'usage d'un véhicule à faibles émissions.

Par son engagement sur ce sujet sensible, le Secours Catholique Caritas France entend porter la voix des personnes les plus précaires, pour leur donner une place dans **la construction de métropoles et d'agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité**. Au-delà des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air dans les grandes agglomérations, les ZFE-m représentent aussi une opportunité pour porter une réflexion collective sur le développement de nouvelles offres et de nouveaux services



de mobilité inclusive et durable, accessibles à l'ensemble des personnes, quels que soient leurs moyens financiers, leur lieu de résidence, leurs contraintes personnelles ou professionnelles (travail en horaires décalés, transport de personnes, etc.).

Le Secours Catholique Caritas France entend, par ce rapport, inciter les collectivités et l'État, ainsi que les acteurs socio-économiques et les acteurs de la solidarité dont il fait partie, à se saisir de cette politique publique comme d'un levier pour renforcer les offres de services de mobilité inclusive à faibles émissions et accélérer la transition écologique sans laisser sur le bord de la route les personnes les plus fragiles. Il y a là un enjeu démocratique fort, souligné par le mouvement des Gilets Jaunes : celui de faire participer aux grands choix de société les « oubliés » de la transition écologique, de les écouter, de les entendre et de les impliquer dans la construction de solutions répondant à leurs enjeux de mobilité, ceux-ci ayant un impact direct sur leur capacité à trouver et conserver un emploi, à accéder à leurs droits (santé, formation, aides, etc.). L'enjeu des ZFE-m va donc bien au-delà de leur impact avéré sur l'amélioration de la qualité de l'air. Il s'agit bien d'une opportunité pour construire un modèle de société en phase avec les enjeux de la transition écologique, sociale et inclusive portés par le Secours Catholique Caritas France. ■



**POUR LE SECOURS CATHOLIQUE,
LES MÉTROPOLIS ET LES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS
ET À FORTE ACCESSIBILITÉ DOIVENT AVOIR POUR OBJECTIF LA RÉDUCTION
DES INÉGALITÉS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES DE SANTÉ ET DE MOBILITÉ.
ELLES DOIVENT AVOIR UN DOUBLE IMPACT POUR TOUS LEURS HABITANTS :**

**D'UNE PART SUR L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DES DÉPLACEMENTS,
D'AUTRE PART SUR LA CAPACITÉ DE TOUS À SE DÉPLACER FACILEMENT.
POUR CELA, ELLES DOIVENT ENCOURAGER ET SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT
DE MOBILITÉ ALTERNATIVES, SOLIDAIRES ET DURABLES ACCESSIBLES
À TOUS LES CITOYENS, QUELS QUE SOIENT LEUR LIEU DE RÉSIDENCE ET
LEURS RESSOURCES, POUR LEUR PERMETTRE DE BÉNÉFICIER DE L'ENSEMBLE
DES SERVICES DU TERRITOIRE ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS DU
QUOTIDIEN.**



LE POINT DE VUE D' ANTOINE SUEUR

Président Emmaüs France



Le Mouvement Emmaüs connaît bien les problématiques de mobilité : chaque année, à travers le réseau des SOS Familles Emmaüs, nous accompagnons plus de 3 500 ménages en situation de précarité monétaire pour améliorer leur budget et faire face à une situation financière difficile. Plus d'une personne sur trois sollicite nos associations pour un problème lié à la mobilité. Parmi elles, l'immense majorité nous contacte pour que nous les accompagnions dans l'achat d'un véhicule individuel, souvent indispensable dans les zones rurales ou péri-urbaines, mais aussi lorsque l'on travaille en horaire décalé ou que notre lieu de travail ou de résidence n'est pas desservi par les transports en commun. Malheureusement, les dispositifs qui existent aujourd'hui poussent les ménages les plus précaires à se diriger vers des véhicules d'occasion, souvent anciens, et donc polluants.

Nous nous battons depuis longtemps avec le Secours Catholique pour le respect de l'accès au droit de toutes et tous ; la mobilité y joue un rôle essentiel, c'est une condition sine qua non de l'autonomisation et de l'intégration sociale. Dans le cadre de la réflexion du Secours Catholique sur la mise en place des Zones à Faibles Émissions mobilité, l'association SOS Familles Emmaüs Strasbourg a interrogé les personnes qu'elle accompagne : impossible pour elles de se projeter dans le calendrier de mise en place des ZFE-m. La grande majorité est encore en train de rembourser l'emprunt pour le véhicule qu'elle vient d'acheter ! Que se passera-t-il demain quand ces ménages n'auront plus le droit d'accéder au centre-ville ? Leur faible budget familial les empêche d'accéder aux véhicules plus récents, et encore plus aux véhicules électriques.

Loin de nous l'idée de dire que les ZFE-m sont une mauvaise mesure, au contraire. Nous le savons, la pollution de l'air touche en premier lieu les populations les plus précaires et ses effets sur la santé sont catastrophiques - 40 000 morts par an en France. Mais nous le voyons sur le terrain, ces changements se font souvent - trop souvent - au détriment des plus pauvres. On ne peut mettre en place ces ZFE-m sans prendre en compte les enjeux sociaux et les inégalités qui traversent nos sociétés.

Si les ZFE-m viennent encore accentuer les inégalités, elles seront un échec pour le vivre ensemble. L'État et les collectivités doivent prendre en compte les tensions budgétaires que connaissent bon nombre de français, et notamment les plus précaires, et ce sentiment d'injustice d'être les laissés pour compte de la transition écologique.

Nous nous joignons au Secours Catholique : profitons de l'opportunité de la mise en place des Zones à Faibles Émissions mobilité pour construire un modèle de société plus juste et plus inclusif, dans lequel personne n'est laissé au bord de la route de la transition écologique. ■

**NOUS LE SAVONS, LA POLLUTION DE L'AIR
TOUCHE EN PREMIER LIEU LES POPULATIONS
LES PLUS PRÉCAIRES ET SES EFFETS
SUR LA SANTÉ SONT CATASTROPHIQUES.**



DES IMPACTS INCERTAINS SUR LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS DE SANTÉ ET DE MOBILITÉ

Les études d'impact menées à l'échelle européenne et recensées par l'ADEME ont permis de montrer des résultats encourageants sur l'amélioration de la qualité de l'air par l'accélération du renouvellement du parc automobile. Elles ont, cependant, laissé de côté un pan important de l'effet de ces dispositifs sur la réduction des inégalités sociales en matière de santé et de mobilité, qu'il s'agit à présent de prendre en compte.

« LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX SOCIAUX EST LE DERNIER VOLET DES THÉMATIQUES ABORDÉES PAR LES ÉTUDES ET ÉVALUATIONS EX-ANTE. L'EFFORT EST AVANT TOUT TOURNÉ VERS LA PRISE EN COMPTE DES EFFETS DE LA LOW EMISSION ZONE SUR LA QUALITÉ DE L'AIR. ENSUITE, LES ÉVALUATIONS CONSIDÈRENT LES IMPACTS SUR LES TRANSPORTS CAR ILS ENGENDRENT DES DONNÉES POUR LES SUIVIS ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES. LES IMPACTS SOCIAUX SONT ANALYSÉS COMME DES EFFETS SECONDAIRES. AUCUNE ÉVALUATION EX-POST DES IMPACTS SOCIAUX DE LA LOW EMISSION ZONE, EN PARTICULIER POUR LES GROUPES LES PLUS VULNÉRABLES, N'A ÉTÉ MENÉE À CE JOUR. »

ADEME (Mars 2018), Zones à faibles émissions à travers l'Europe. Déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système



L'IMPACT SUR LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS SOCIALES DE SANTÉ

Les études d'impact menées dans différentes métropoles européennes ayant mis en œuvre une *Low Emission Zone* (LEZ) se focalisent en premier lieu sur l'amélioration de la qualité de l'air. Elles ont montré des résultats encourageants en termes d'amélioration de la qualité de l'air dans les aires urbaines concernées, mais également quelques points de vigilance. Ces études notent, dans leur ensemble, un effet réel mais limité sur les concentrations en oxydes d'azote (NOx) et en dioxyde d'azote (NO₂), et un effet plus important sur les concentrations en particules, particulièrement sur les particules fines (PM_{2.5}) et le carbone suie (*black carbon*). Mais elles ont aussi montré que le choix du type de véhicules concernés par la mise en œuvre de la LEZ avait un impact très fort sur ces résultats : à Londres, l'exclusion des taxis et des véhicules légers du dispositif s'est traduite par une absence d'impact sur les concentrations en particules PM₁₀.

En revanche, elles ne permettent pas de dire en quoi ces zones permettent, ou non, de réduire les inégalités sociales de santé liées à l'exposition à la pollution atmosphérique. Or la réduction de la vulnérabilité des publics précaires aux effets de la pollution atmosphérique est justement un des enjeux affichés par la mise en place des ZFE-m en France. Du fait de leur surreprésentation dans les zones où les dépassements des seuils de qualité de l'air sont les plus fréquents, en proximité des grands axes routiers situés en périphérie des grandes agglomérations, ces populations apparaissent aujourd'hui particulièrement vulnérables aux effets de cette pollution³.

Il y a donc là un enjeu à bien comprendre l'impact des ZFE-m sur la réduction des inégalités de santé. Quelques travaux de recherche sur la question ont ainsi montré que l'impact des ZFE-m sur la réduction de ces inégalités était dépendant du périmètre retenu⁴ : **plus le périmètre de la ZFE-m est étendu, plus il inclut les territoires économiquement fragilisés, plus il a un effet sur la réduction de ces inégalités sociales d'exposition à la pollution atmosphérique.** Dans le cas du Grand Paris, l'extension du périmètre de la ZFE-m, en termes de gains d'années d'espérance de vie et de réduction de l'asthme chez les enfants, bénéficie en priorité aux ménages les plus défavorisés⁵.

³ Réseau Action Climat (août 2021). Pollution de l'air et pauvreté des enfants : de l'injustice sociale dans l'air, <https://reseauactionclimat.org/pollution-de-lair-et-pauvrete-des-enfants-de-linjustice-sociale-dans-lair/>

⁴ Charleux, L., (2014). Contingences of environmental justice: the case of individual mobility and Grenoble's, *Low-Emission Zone*, *Urban Geography*, 35(2), 197-218. Voir aussi Cerema (août 2019). Zones à Faibles Émissions : comment prendre en compte l'impact social ?, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-faible-emission-comment-prendre-compte-impact-social>

⁵ Observatoire Régional de Santé (décembre 2019). Bénéfices sanitaires attendus d'une zone à faibles émissions métropolitaine, https://www.ors-idf.org/fileadmin/DataStorageKit/ORS/ Etudes/2020/ORS_benefices_sanitaires_attendus_ZFE_vd.pdf



DU FAIT DE LEUR SURREPRÉSENTATION DANS LES ZONES OÙ LES DÉPASSEMENTS DES SEUILS DE QUALITÉ DE L'AIR SONT LES PLUS FRÉQUENTS, EN PROXIMITÉ DES GRANDS AXES ROUTIERS SITUÉS EN PÉRIPHÉRIE DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS, LES PUBLICS PRÉCAIRES APPARAISSENT AUJOURD'HUI PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES AUX EFFETS DE CETTE POLLUTION.

UN IMPACT AMBIGU SUR LES MOBILITÉS DES PLUS PRÉCAIRES

Les analyses d'impact de la mise en place des ZFE-m sur les transports montrent un effet sur l'accélération du renouvellement du parc automobile et de la modernisation des véhicules diesel, un effet très faible, voire nul, sur la diminution du trafic routier et un effet nul sur la diminution du nombre de véhicules en circulation, les données ne permettent pas d'envisager la manière dont ces zones contribueront, ou non, à réduire l'inégale distribution sociale des capacités de mobilité.

Les personnes dont les revenus sont supérieurs à 2 500 euros net par unité de consommation se déplacent deux heures de plus et parcourent 160 kilomètres de plus que les personnes dont les revenus sont inférieurs à 1 000 euros net par unité de consommation, ces deux heures supplémentaires étant consacrées au travail, aux activités de loisirs et aux activités sociales. Les personnes aux plus bas revenus consacrent en revanche plus de temps à l'accompagnement des proches et aux courses alimentaires⁶. Ces inégalités de mobilité en fonction des revenus ont aussi un impact sur la capacité des personnes à s'extraitre des zones polluées. Alors que les personnes aux revenus supérieurs résident en général dans des zones moins polluées que les personnes dont les revenus sont inférieurs et que leurs logements sont en général mieux isolés, leur capacité à se déplacer hors des centres urbains limite également leur exposition aux polluants sur le long terme, mais également lors des pics de pollution.

D'autres données, issues notamment des travaux préparatoires à la mise en œuvre des ZFE-m dans certaines métropoles françaises, permettent de comprendre que leur impact sur les mobilités des personnes à faibles revenus sera ambigu.

D'une part, ces personnes sont, en général, moins fréquemment propriétaires d'un véhicule particulier et sont donc moins concernés que les autres par les effets directs de la ZFE-m. Ainsi, en France, alors que le taux de motorisation moyen est de 80 %, celui du premier quartile (25 % des ménages les plus pauvres) est de 60 %, contre 89 % pour le quatrième quartile (25 % des ménages les plus riches)⁷. Des études menées localement ont aussi montré que dans la métropole lyonnaise, 30 % des ménages non motorisés peuvent être considérés comme des ménages fragiles, du fait de la faiblesse de leurs ressources économiques⁸, alors que la part de familles à bas revenus dans le total des ménages atteint 16,5 % dans la métropole de Lyon⁹.

L'IMPACT DE LA ZFE-M SERA D'AUTANT PLUS FORT ET PLUS PRÉCOCE POUR LES POPULATIONS PAUVRES MOTORISÉES QUE POUR LES AUTRES.

50 %

DES PERSONNES PRÉCAIRES DÉTENTRICES D'UNE VOITURE N'ONT PAS D'ALTERNATIVE CRÉDIBLE À CELLE-CI POUR LEURS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS.



D'autre part, les ménages précaires motorisés seront impactés plus fortement que les autres, car plus fréquemment détenteurs de véhicules anciens. En France, les véhicules classés Crit'Air 5 et non classés (mise en circulation antérieure à 1996) représentent 9,5 % du parc automobile, mais près de 15 % des véhicules détenus par les ménages du premier quartile. Ce chiffre augmente quand on s'intéresse aux ménages du premier décile (les 10 % de ménages les plus pauvres) : pour eux, les véhicules Crit'Air 5 et plus représentent plus de 18 % du parc automobile.

Certaines métropoles ont produit, dans leurs dossiers de concertation, des données intéressantes pour qualifier l'impact social de la mise en œuvre de leur ZFE-M. Dans celui relatif à l'amplification de sa ZFE-m, la Métropole de Lyon a ainsi montré que les véhicules particuliers classés Crit'Air 5+ représentent 3-4 % du parc automobile, mais 10 % des véhicules particuliers des 10 % les plus pauvres, pointant que l'impact de la ZFE-m sera d'autant plus fort et plus précoce pour les populations pauvres motorisées et lorsque la possession d'un véhicule leur est indispensable parce qu'elles résident dans des zones mal desservies par les transports en commun ou travaillent en horaires décalés, quand bien même elles utilisent moins souvent leur véhicule que les autres et pour des trajets moins longs.

Les conséquences sur la mobilité des ménages précaires sont encore plus importantes que pour les autres CSP : selon les résultats d'une enquête menée à Grenoble, 50 % des personnes précaires détentrices d'une voiture n'ont pas d'alternative crédible à celle-ci pour leurs déplacements quotidiens¹⁰.

⁶ Forum Vies Mobiles (2020). Enquête nationale mobilité et modes de vie, <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35081-Enquete-mobilite-francais-forum-vie-mobiles-2020.pdf>

⁷ Ministère de la Transition Écologique (2019). Enquête sur la mobilité des personnes (2018-2019)

⁸ Grand Lyon la Métropole (août 2021). Projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la métropole de Lyon – Dossier de concertation, p. 11

⁹ Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise (décembre 2020). Atlas des fragilités au sein de la métropole de Lyon, <https://urbalyon.org/sites/default/files/productions/publications/imports/2021-06/E-11755.pdf>

¹⁰ Charleux, L., (2014). Contingences of environmental justice: the case of individual mobility and Grenoble's, Low-Emission Zone, Urban Geography, 35(2), 197-218.

DES PUBLICS AYANT DU MAL À SE PROJETER QUANT À L'IMPACT DES ZFE-M SUR LA TRANSFORMATION DE LEURS MOBILITÉS

Alors que certaines métropoles ou communautés urbaines, comme celles de Montpellier ou de Reims, privilégient des modes de concertation « classiques » par le recours à des modes de consultation dématérialisés (questionnaire en ligne) dont on peut penser qu'ils ne permettent de capter que les citoyens avertis et disposant d'avis tranchés sur la mise en place de la ZFE-m, d'autres, comme Strasbourg ou Lyon, ont cherché à se rapprocher des publics précaires pour les informer et les impliquer dans la construction de nouvelles solutions.

La concertation organisée par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la mise en place de sa ZFE-m montre que 53 % des habitants rencontrés par les agents de la Métropole lors des opérations de « débat-mobile » ne savent ni ce qu'est une ZFE-m, ni comment elle sera mise en place localement, ni son périmètre. Cette consultation a également fait remonter que **les personnes résidant dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) connaissent sensiblement moins ce sujet que les autres, alors même qu'ils sont probablement les premiers concernés, à leur bénéfice au regard de leur plus forte exposition permanente à la pollution, parfois aussi à leur détriment quand ils possèdent un véhicule polluant.** Enfin, seulement 28 % des personnes interrogées ont connaissance des aides mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la ZFE et des solutions alternatives à la voiture proposées¹¹. La métropole de Lyon a, de son côté, privilégié l'intervention de personnes qualifiées pour porter la voix des ménages précaires lors de tables rondes avec un panel représentatif de citoyens, sur le modèle d'une « Convention Citoyenne ». Dans ce cadre, le Président de la Délégation territoriale du Secours Catholique Caritas France a été invité à venir témoigner sur l'importance de la prise en compte du dispositif sur les mobilités des précaires, la nécessité de les associer à la co-construction du dispositif local, de les accompagner financièrement pour faire évoluer leurs mobilités et le besoin de coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité.



EN 2021 EN FRANCE, « 60 % DES FRANÇAIS IGNORAIENT CE QU'EST UNE ZFE ET LES CONSÉQUENCES DE SA MISE EN PLACE DANS LEUR MOBILITÉ AU QUOTIDIEN. »

Sondage Harris Interactive, 2021

Il faut aussi noter que les publics les plus fragiles sont, à ce jour, les moins bien informés sur la mise en place de cette nouvelle réglementation et son impact sur la transformation de leurs mobilités¹². Le travail d'information reste donc à poursuivre, en particulier auprès des publics précaires, et doit également porter sur les aides d'accompagnement. En effet, près d'un répondant sur trois au questionnaire de l'Eurométropole de Strasbourg estime avoir besoin d'être accompagné ou aidé pour transformer ses mobilités (ce chiffre étant certainement plus élevé pour les populations précaires). Parmi ceux-ci, 50 % estiment en avoir fortement besoin. **Les publics précaires semblent devoir être accompagnés plus fortement que les autres pour transformer leurs mobilités.** De ce point de vue, certaines intercommunalités prévoient déjà **un dispositif de conseil individualisé à la mobilité** pour aider les publics précaires à instruire leurs dossiers d'obtention des aides et à identifier les alternatives à leurs déplacements en voiture. ■

¹¹ Eurométropole de Strasbourg (2021). Conférence citoyenne ZFE - Bilan et cahier de préconisations citoyennes

¹² À l'inverse, les propriétaires de véhicules anciens et de collection (dont on peut légitimement supposer qu'ils comptent plutôt parmi les classes aisées de la population) ont été parmi les premiers groupes constitués à se positionner pour faire adopter par le parlement une exception à la réglementation concernant l'interdiction de ces véhicules dans le périmètre des ZFE-m.



LE POINT DE VUE DE CAROLINE GALLEZ



Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport.

Les contradictions liées à la mise en œuvre de la ZFE-m sont emblématiques du « dilemme de la mobilité », bien connu dans le champ de la recherche urbaine. Ce dilemme peut être résumé comme suit : la mobilité constitue une ressource indispensable à la vie sociale, notamment pour accéder aux lieux des activités quotidiennes ; par ailleurs, la mobilité des personnes et des biens engendre des impacts environnementaux importants, notamment en termes de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effets de serre. En contexte d'urgence environnementale et d'accroissement des inégalités sociales, les tensions contradictoires entre ces deux « faces » de la mobilité se renforcent, confrontant les pouvoirs publics à un choix impossible : comment réguler la mobilité pour réduire ses impacts sur l'environnement et la santé sans limiter la capacité des personnes à accéder aux aménités, notamment pour les plus précaires ?

Sans appel, le diagnostic réalisé par le Secours Catholique illustre l'ampleur d'un problème de justice environnementale mis en lumière par le mouvement des gilets jaunes en France, et par d'autres mouvements sociaux de grande ampleur (au Brésil, au Chili), tous déclenchés par une hausse du coût de la mobilité. Pourquoi sommes-nous confrontés à une telle situation et quelles sont les pistes de réflexion à privilégier aujourd'hui et à l'avenir ?

Une manière d'éclairer cette question est d'appréhender le dilemme de la mobilité comme la conséquence d'un processus de *dépendance à la mobilité*, qui a débuté dès la démocratisation des modes de transport rapide et qui s'est renforcé avec l'essor massif de l'automobile. L'amélioration de la vitesse de déplacement a contribué à une croissance urbaine extensive et à la distanciation entre les lieux de résidence et d'activité, entraînant à leur tour une

À L'ÉCHELLE INDIVIDUELLE, LA DÉPENDANCE À LA MOBILITÉ PEUT ÊTRE MESURÉE PAR DEUX TYPES DE PRÉJUDICE : D'UN CÔTÉ, LES PERSONNES PEU MOBILES SOUFFRENT D'UN MANQUE D'ACCÈS AUX AMÉNITÉS ; DE L'AUTRE, CERTAINES PERSONNES TRÈS MOBILES SONT FORTEMENT CONTRAINTES DANS LEURS DÉPLACEMENTS.

augmentation des besoins de mobilité et des déplacements. La vitesse n'est pas seule en cause dans ce processus. La flexibilité et la capacité d'adaptation érigées en vertus cardinales dans le monde professionnel, l'épanouissement de soi par les activités et la consommation de biens de plus en plus diversifiés, concourent également à l'augmentation de la mobilité des personnes et des biens. Plus généralement, les acteurs publics et privés ont intégré dans leurs stratégies l'amélioration des capacités de mobilité des personnes, qu'elles soient réelles ou considérées comme « normales ». L'offre de services publics s'est concentrée géographiquement, diminuant l'offre de services publics de proximité. Les aides à la propriété individuelle ont favorisé l'achat de logements par les ménages modestes dans les zones de prix accessibles, à distance des centres urbains ou des zones bien desservies par les transports collectifs rapides. Quant à l'offre commerciale, elle n'a cessé d'augmenter en France, en particulier celle des supermarchés localisés en périphérie des agglomérations. Ces exemples, parmi d'autres, illustrent les facteurs qui participent d'un processus qui n'est soutenable ni d'un point de vue social, ni d'un point de vue environnemental.



... À l'échelle individuelle, la dépendance à la mobilité peut être mesurée par deux types de préjudice : d'un côté, les personnes peu mobiles souffrent d'un manque d'accès aux aménités, notamment dans les espaces peu pourvus en activités, services ou commerces de proximité ; de l'autre, certaines personnes très mobiles sont fortement contraintes dans leurs déplacements, en termes de distances parcourues, de coût financiers, d'horaires des déplacements, d'accès limité à certains modes de transport. La dépendance à la mobilité touche a priori tous les groupes sociaux, mais elle marginalise davantage les personnes précaires, dont les marges de manœuvre en matière de logement, d'emploi ou de mode de déplacement sont le plus souvent limitées.

En matière de lutte contre les inégalités de mobilité, les politiques publiques ont jusqu'à présent ignoré les problèmes relatifs aux déplacements contraints, en se focalisant sur l'accès à la mobilité des personnes non mobiles. Les mesures telles que les ZFE-m ou la taxe carbone les mettent en lumière à travers les conséquences inégalitaires d'une restriction de la circulation automobile. À court terme, les propositions du Secours catholique sont indispensables

pour accompagner les populations les plus fortement touchées. À plus long terme, ces mesures devront être complétées par d'autres pour répondre à l'ensemble des problèmes d'inégalités sociales liés à la régulation de la mobilité, ceux-ci allant bien au-delà de la mise en œuvre des ZFE-m. Modérer la dépendance à la mobilité implique d'agir sur l'accessibilité aux aménités à différentes échelles, notamment à proximité et sur les contraintes de déplacement des personnes très mobiles. Cette stratégie doit donc mobiliser, au-delà du seul secteur des transports, une diversité de politiques publiques agissant sur l'offre de services publics, l'aménagement du territoire, le logement, l'emploi. Vis-à-vis des enjeux de justice sociale, il semble par ailleurs incontournable d'intégrer dans le débat public la régulation du e-commerce très générateur de mobilités logistiques et celle des mobilités à longue distance, qui pèsent fortement dans le bilan carbone et sont majoritairement le fait des populations aisées. ■

QUI SONT LES "OUBLIÉS" DES ZFE-M ?

A ce jour, les opérations de concertation en vue de mettre en œuvre les ZFE-m associent un nombre et une diversité de parties prenantes variables d'un territoire à un autre. Sur certains territoires, les acteurs économiques et les chambres consulaires sont associés en priorité pour s'assurer que les mesures d'interdiction soient assorties de mesures d'accompagnement permettant de limiter les impacts négatifs sur leurs pratiques de mobilité professionnelle, notamment des professionnels les plus fragiles. Sur la majorité des territoires concernés, la concertation est plus largement ouverte, afin d'améliorer l'acceptabilité sociale des mesures.

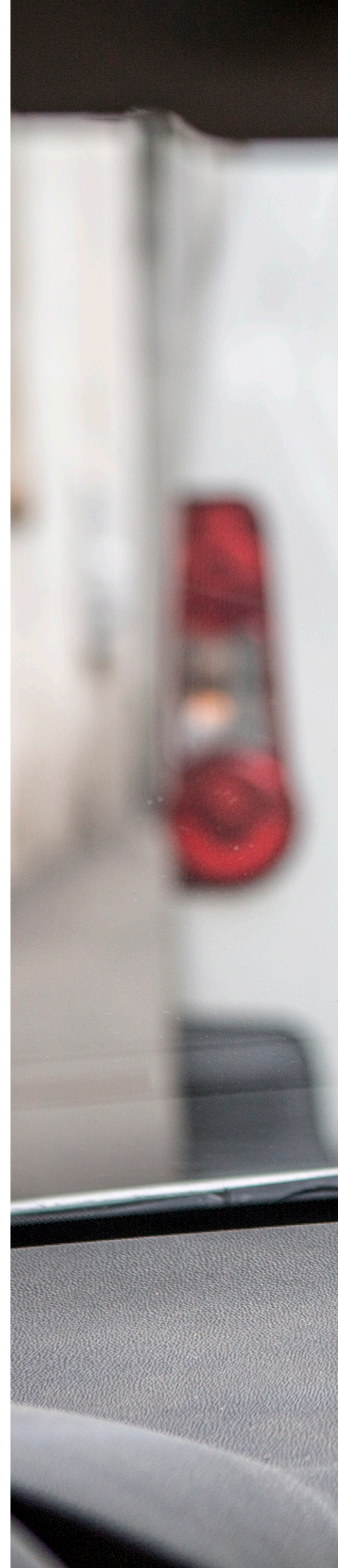
DES PRÉCAIRES QU'IL EST DIFFICILE D'ASSOCIER AUX OPÉRATIONS DE CONCERTATION

Conscientes de l'impact des ZFE-m sur les mobilités des plus fragiles économiquement, n'ayant pas d'alternative à la voiture, certaines collectivités locales cherchent à intensifier leur effort d'information auprès de ces populations (opérations débat-mobile dans les Quartiers Prioritaires de la Ville de l'Eurométropole de Strasbourg). Via des panels et des focus groups destinés à leur donner la parole sur leurs craintes et leurs besoins de mobilité, elles cherchent à les faire participer à la construction d'accompagnements adaptés (Métropole de Lyon).

Cependant, il reste difficile d'aller chercher ces publics et de les informer. L'enquête menée par la délégation du Secours Catholique de l'Isère et SOS Familles Emmaüs Strasbourg auprès des personnes rencontrées par ces deux associations a montré que les personnes, dans leur très large majorité, ne connaissaient ni le dispositif, ni les aides dont elles pourraient bénéficier pour financer un changement de véhicule. Une personne en particulier expliquait ce désintérêt relatif, affirmant ne pas pouvoir réfléchir à l'éventualité d'un changement de véhicule quand le sien ne pourrait plus circuler dans l'agglomération, au motif qu'« à chaque jour suffit sa peine ».

DES TERRITOIRES ET DES POPULATIONS OUBLIÉS, EN DÉPIT D'UN IMPACT RÉEL SUR LEURS MOBILITÉS

Les territoires extérieurs au périmètre de la métropole et leurs habitants sont les principaux « oubliés » des opérations de concertation. En effet, la concertation est menée par l'autorité métropolitaine, sur son territoire, vis-à-vis de ses administrés, sans impliquer les autres pouvoirs publics (Régions, Départements, communes voisines) dans ce travail pour diagnostiquer l'impact de la mise en place du périmètre de restriction sur les personnes devant se rendre sur son territoire de façon contrainte. Non associés aux opérations de concertation, mais ayant des capacités moindres de report modal du fait de la rareté de l'offre, ces publics bénéficient aussi de moins d'aides que les résidents des territoires de la ZFE-m, puisque les aides locales des métropoles complétant celles de l'État ne leur sont pas accessibles pour transformer leurs mobilités. Il s'agit là d'un véritable enjeu dans la construction de cette politique publique que de permettre aux résidents des zones périurbaines et rurales de continuer à accéder aux grandes agglomérations en voiture ou en transports en commun. ■





PORTRAITS DE PERSONNES INTERROGÉES ET EN SITUATION DE PRÉCARITÉ

Ingrid* 62 ans 📍Grenoble

Ingrid* a 62 ans et réside dans la Métropole de Grenoble. Avant un problème de santé ayant réduit ses capacités de déplacement, elle utilisait principalement sa voiture, dans un rayon de 20 kilomètres autour de Grenoble. Elle avait également l'habitude de pratiquer la randonnée en Isère, en Savoie et en Haute-Savoie. Depuis ses problèmes de santé, elle se déplace principalement en transports en commun, mais conserve l'usage de sa voiture en quelques occasions : courses en grande surface pour bénéficier de prix plus avantageux et vie sociale. Bien qu'elle parvienne à financer ses déplacements et se déplacer comme elle le souhaite, la « hausse importante » du prix du carburant a un impact sur son budget. Ses déplacements en train sont également limités, du fait des tarifs élevés sur les grandes lignes.

Pour elle, la mise en place de la ZFE-m aura d'abord un impact sur sa vie sociale, celle-ci dépendant principalement de l'utilisation de sa voiture qu'elle ne pourra plus utiliser puisqu'elle réduira ses possibilités de se déplacer en voiture. Les transports en commun, qu'elle juge moins sûrs pour une femme seule, ne constituent pas pour elle une solution de report. Au quotidien, si elle ne peut plus se déplacer en voiture, elle ne pourra plus transporter ses courses ou des achats encombrants, n'ayant pas les moyens financiers de louer un véhicule et sa capacité à porter des charges étant limitée par son état de santé. Enfin, elle estime aujourd'hui impossible pour elle de financer l'achat d'un nouveau véhicule quand le sien sera interdit de circulation dans le périmètre de la ZFE-m.

*Les prénoms ont été changés.

“ J'AI LE SENTIMENT
DE POUVOIR ME DÉPLACER
COMME JE LE SOUHAITE,
MÊME SI LE BUDGET RESTE
UNE CONTRAINTE, MAIS
J'AI BESOIN DE MA VOITURE
POUR CELA, POUR VOIR MA
FAMILLE OU FAIRE MES
COURSES. ”



Marc* 53 ans Grenoble

Marc* a 53 ans, il est ouvrier et vit à Grenoble. Il se déplace principalement à Grenoble et parfois aux alentours pour les besoins de son travail. Il utilise tous les jours la voiture pour travailler (livraisons de marchandises) mais préfère la marche pour ses déplacements personnels et dans le cas des courtes distances. Marc ne rencontre aujourd'hui pas de difficulté majeure de mobilité sauf en cas d'embouteillages. Malgré la mise en place de la ZFE-m, Marc aura toujours besoin d'utiliser une voiture pour se déplacer compte tenu de son métier. Mais aujourd'hui, il dispose de très peu de connaissances sur la zone à faibles Emissions de la métropole et ne connaît pas les aides auxquelles il pourrait prétendre pour changer de véhicule.

“ JE N'AI AUCUNE
IDÉE DES OPPORTUNITÉS
EXISTANTES POUR CHANGER
DE VÉHICULE. ”



Ludivine* 48 ans Ostwald

Ludivine* a 48 ans et réside à Ostwald, dans l'Eurométropole de Strasbourg. Elle travaille dans une école, en tant que femme de ménage. Elle se déplace principalement dans l'Eurométropole et, une fois tous les quinze jours chez sa fille résidant à 50 kilomètres. Pour ses déplacements, elle utilise quotidiennement sa voiture personnelle que l'aide financière du SOS Familles Emmaüs lui a permis d'acheter et qu'elle juge plus agréable en hiver, et plus pratique pour le transport des enfants. Il lui arrive également d'emprunter le bus et le vélo aux beaux jours. Bien qu'elle arrive à financer tous ses déplacements, elle note que « ce n'est pas toujours facile », en raison du prix du carburant.

Interrogée sur l'impact de la mise en œuvre de la ZFE-m sur ses déplacements, elle explique ne pas vouloir penser pour le moment au renouvellement de sa voiture, dont elle est toujours en train de rembourser le prêt, ni à l'impact que cela pourrait avoir sur sa vie, au motif qu'elle ne serait pas touchée immédiatement par les restrictions et que l'offre de transports en commun sur la Métropole lui permettrait de trouver une alternative sans trop de problèmes pour la plupart de ses déplacements. Pour ses déplacements en dehors de la Métropole, l'autopartage ne représente pas pour elle une solution envisageable, en raison de son coût.

Elle avoue ne pas être au courant des aides existantes pour financer l'achat d'un nouveau véhicule et déclare qu'elle se renseignera quand elle en aura besoin, dans trois ans.

“ CE N'EST PAS
TOUJOURS FACILE EN RAISON
DU PRIX DU CARBURANT. ”



NOS PROPOSITIONS POUR CONSTRUIRE DES MÉTROPOLES ET DES AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ

Le plaidoyer porté par le Secours Catholique Caritas France regroupe 9 propositions à l'attention des pouvoirs publics (État, Ministères, collectivités territoriales), des acteurs de la mobilité et de la mobilité inclusive, des associations de solidarité et des acteurs socioéconomiques, pour faire des ZFE-m une opportunité de construire des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité pour tous. Nos propositions visent à

ÉCOLOGIE
= ÉGALITÉ
JUSTICE
DIGNITÉ


Secours
Catholique
Caritas France
#RÉVOLUTION
FRATERNELLE



#1 INCLURE LES OUBLIÉS DES ZFE-M DANS LEUR CO-CONSTRUCTION ET LEUR APPROPRIATION

#2 ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA MOBILITÉ À FAIBLES ÉMISSIONS DES PLUS PRÉCAIRES

#3 PROPOSER DES ALTERNATIVES VIABLES À LA VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE

#1 INCLURE LES OUBLIÉS DES ZFE-M DANS LEUR CO-CONSTRUCTION ET LEUR APPROPRIATION

Il existe aujourd'hui un risque que les Zones à Faibles Émissions se transforment en Zones à Forte Exclusion si les publics précaires sont écartés de leur construction, que leur voix, leurs besoins, leurs capacités ne sont ni entendus ni pris en compte par les pouvoirs publics au moment de leur mise en œuvre.

Ceci est vrai pour les populations précaires résidant dans le périmètre d'une ZFE-m, ayant besoin de leur véhicule pour leur travail, les besoins de la vie quotidienne, l'accès aux soins, etc. Mais cela l'est tout autant pour les personnes et les ménages, économiquement fragiles ou non, résidant en dehors du périmètre, dans des zones peu ou pas desservies en transports en commun et dont les capacités d'accéder aux centres urbains et à l'offre de services (travail, formation, santé, droits administratifs, etc.) seront gravement diminuées.

Afin que les publics fragilisés ne soient pas pris au dépourvu lors de l'entrée en vigueur de ces ZFE-m, il est nécessaire de trouver des leviers pour les informer et les sensibiliser suffisamment en amont aux impacts sur leurs mobilités, aux aides auxquelles ils peuvent accéder, etc. Au-delà de cet enjeu d'information, il s'agit également de les accompagner pour les aider à trouver des alternatives de déplacement, s'ils ne peuvent plus se déplacer en voiture dans le périmètre de restriction. Les acteurs de la solidarité, comme les pouvoirs publics, ont de ce point de vue un rôle crucial à jouer en termes d'accompagnement.





1.1. INFORMER ET CO-CONSTRUIRE AVEC LES PRÉCAIRES LES MÉTROPOLIS ET AGGLOMÉRATIONS À FAIBLES ÉMISSIONS ET À FORTE ACCESSIBILITÉ

Le sondage mené par l'Institut Harris en 2021 montrait que seuls 61 % des Français connaissaient les ZFE-m et leurs implications sur leur mobilité. Il est d'ailleurs probable que ce pourcentage masque des disparités fortes entre classes sociales, ce que les opérations de concertation et d'information menées par l'Eurométropole de Strasbourg auprès des habitants des Quartiers Prioritaires de la Ville et les entretiens menés avec les personnes accompagnées par le Secours Catholique Caritas France et Emmaüs France ont confirmé. Les personnes en situation de précarité connaissent moins bien que les autres le dispositif et éprouvent plus de difficultés à se projeter sur son impact sur leurs mobilités. Il existe, de ce point de vue, un enjeu fort d'information de la population et des ménages précaires en particulier, que l'État et les collectivités doivent prendre à bras le corps.

Ce travail d'information est d'autant plus important qu'il représente un levier pour permettre aux personnes de participer à la co-construction de métropoles et d'agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité. Ce second enjeu de participation nécessite de systématiser l'écoute et la prise en compte de la parole des précaires. À ce jour, les opérations de concertation « grand public » n'intègrent pas ce volet en tant que tel : cela reste à la disposition de la collectivité qui peut, comme la Métropole de Lyon, inviter les personnes précaires ou les représentants d'associations de solidarité à venir témoigner ou à participer à des ateliers visant à faire émerger des propositions concrètes. De ce point de vue, il nous paraît nécessaire de systématiser l'écoute et la prise en compte de la parole des précaires, afin de construire des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité.

Fortes de leurs réseaux, les associations de solidarité telles que le Secours Catholique Caritas France ou Emmaüs France sont fortement implantées dans tous les territoires. Leurs salariés et leurs bénévoles sont en contact, tous les jours, avec les plus fragiles. Les relations de confiance tissées avec ces personnes, couplées à la participation à des collectifs locaux d'acteurs de la solidarité (Collectifs Alerte, Pacte du pouvoir de vivre, etc.) sont des leviers pertinents pour permettre aux pouvoirs publics d'identifier, de rencontrer et d'échanger avec des publics qu'ils connaissent peu, ou mal. Par la mobilisation systématique de différents dispositifs participatifs (groupes miroirs, *focus groups*, etc.), les associations de solidarité peuvent permettre aux pouvoirs publics de mobiliser les futurs usagers en précarité et d'intégrer leur perception dans la co-construction des projets. Notre proposition n'est pas de faire à la place des pouvoirs publics, mais avec eux, en les aidant à identifier et faire participer les populations qu'ils ont aujourd'hui des difficultés à impliquer dans la co-construction des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité.

RENFORCER LE POUVOIR D'AGIR DES PERSONNES ET DES GROUPES EN PRÉCARITÉ, C'EST ALLER VERS ELLES ET LES SOUTENIR POUR QU'ELLES PRENNENT PLACE ET PAROLE ».

Ensemble, construire un monde juste et fraternel, Projet Associatif et Projet National 2016-2025, Secours Catholique Caritas France

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

▶ Aux services en charge de la concertation métropolitaine obligatoire dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE-m, pour travailler en partenariat avec les associations de solidarité du territoire afin de faciliter l'identification et la participation des personnes qu'elles accompagnent aux opérations de concertation, selon des modalités leur permettant de s'exprimer le plus librement possible.

LOCAL 

▶ À l'État, pour lancer une campagne nationale d'information et de sensibilisation sur les ZFE-m et leurs impacts sur l'amélioration de la qualité de l'air, les aides existantes, etc. et produire des kits de communication à destination des collectivités pour qu'elles puissent la relayer et l'adapter au contexte local.

NATIONAL 

▶ Aux députés, pour modifier l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales afin de systématiser le recueil de la parole des précaires dans toutes les procédures de concertation.



ZOOM SUR

LE DÉVELOPPEMENT DU POUVOIR D'AGIR AU SECOURS CATHOLIQUE CARITAS FRANCE

Au Secours Catholique, la participation citoyenne recouvre plusieurs pratiques pour changer les conditions de vie précaire des personnes rencontrées. Elle se décline en **Mobilisation citoyenne** (qui vise les élus) et en **Accompagnement au changement social local** (ACSL), qui tend à regrouper les habitants pour améliorer les conditions de vie dans leur quartier ou dans leur ville. Pour être efficaces, ces deux modes d'action se fondent sur le **Développement du pouvoir d'agir** (DPA).

Le DPA, très proche de la notion anglo-saxonne d'« empowerment » (dont la définition varie de « l'injonction à se prendre en main » à l'incitation des « habitants à lutter pour transformer eux-mêmes les conditions de vie dans leurs quartiers »), est, selon le chercheur en psycho-sociologie Yann Le Bossé, « *un processus par lequel des personnes accèdent ensemble ou séparément à une plus grande possibilité d'agir sur ce qui est important pour elles-mêmes, leurs proches ou la collectivité à laquelle elles s'identifient* ».

1.2. ENRICHIR LE DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE POUR ADAPTER LA POLITIQUE PUBLIQUE AUX SPÉCIFICITÉS LOCALES



L'arrêté instaurant la ZFE-m pris par le maire ou la présidence de l'intercommunalité à fiscalité propre est assorti d'obligations réglementaires, prévues par les articles L. 2213-4-1, R. 2213-1-0-1 du CGCT et L. 229-26 du code de l'environnement. L'arrêté doit être obligatoirement accompagné d'une étude réglementaire préalable requérant des informations telles que l'objet des mesures de restriction, la population et la proportion de véhicules concernés, les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus. La synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques de la ZFE-m dans la Métropole du Grand Paris publiée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) en mars 2021 fournit un exemple intéressant d'un diagnostic mobilité enrichi, permettant d'identifier des territoires en situation de fragilité par rapport à la mise en œuvre d'une ZFE-m.

De nombreuses données statistiques publiques existent pour poser les bases de ce diagnostic territorial de la mobilité : parc de véhicules selon leur catégorie Crit'Air dans le périmètre des ZFE-m (Ministère de la transition écologique), composition du ménage, nombre de véhicules du ménage, part de ménages fiscaux imposés et revenu des ménages (Insee). Elles doivent être complétées par des données ad hoc, que la collectivité doit construire avec ses interlocuteurs (préfecture, Insee, opérateurs de transports) : part de ménages résidant à plus d'un kilomètre d'un point de desserte en transport en commun, temps d'attente moyen d'un transport en commun par commune, densité des offres de mobilité alternatives (station vélo libre-service, station autopartage, aire de covoiturage, etc.), infrastructures (densité des bornes de recharge électrique, kilomètres de voies cyclables), etc.

Ce travail de diagnostic préalable permettra à la collectivité d'identifier les zones de fragilité mobilité, en particulier celles concentrant les facteurs augmentant les risques d'inégalités liées à la mobilité : territoires périphériques, concentrant des populations à bas revenus avec une offre de transports alternative à la voiture faible. Ces données statistiques peuvent être complétées par d'autres, qualitatives. Sur ce volet d'enquête, les pouvoirs publics peuvent s'appuyer sur les associations de solidarité locales, dont le Secours Catholique Caritas France, pour accéder aux populations en situation de précarité mobilité.

CE TRAVAIL D'IDENTIFIER LES ZONES DE FRAGILITÉ MOBILITÉ, EN PARTICULIER CELLES CONCENTRANT LES FACTEURS AUGMENTANT LES RISQUES D'INÉGALITÉS LIÉES À LA MOBILITÉ.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux Directions Mobilité des métropoles pour :
- Créer un groupe de travail associant des parties prenantes internes et externes compétentes pour dresser un diagnostic territorial de la mobilité
 - Intégrer dans ce diagnostic un volet « Précarité mobilité », pour faire ressortir les besoins des personnes et des territoires les plus impactés par la mise en œuvre de la ZFE-m
 - Financer des études / baromètres permettant d'actualiser régulièrement le diagnostic.

LOCAL 

- ▶ À l'État, pour préciser, dans les articles L. 2213-4-1, R. 2213-1-0-1 du CGCT et L. 229-26 du code de l'environnement les attendus d'un diagnostic mobilité intégré systématiquement aux études réglementaires préalable à l'arrêté instaurant la ZFE-m.

NATIONAL 

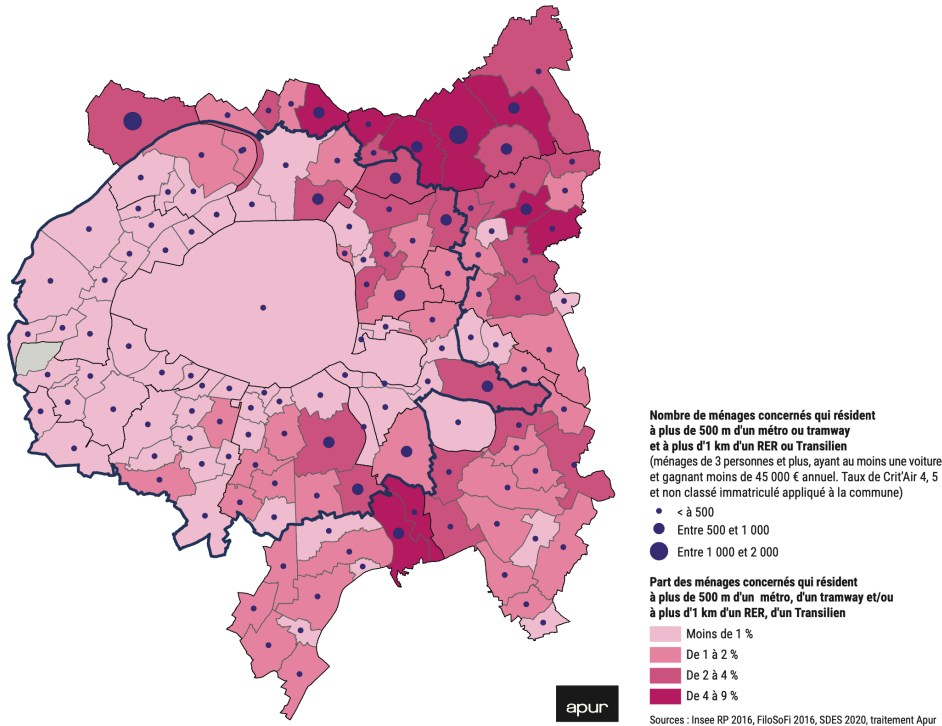


ZOOM SUR

LE DIAGNOSTIC DES IMPACTS DE L'EXTENSION DE LA ZFE-M DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS AUX VÉHICULES CLASSÉS CRIT'AIR 4

Dans le cadre de l'extension de la ZFE-m de la métropole du Grand Paris aux véhicules Crit'Air 4, l'Association parisienne d'urbanisme (Apur) assiste la collectivité et les communes en fournissant les études d'impact sur la qualité de l'air, les transports en commun, le trafic routier et la santé (études obligatoires) ainsi que l'analyse des retombées sociales et économiques (facultatives). L'Apur accompagne et coordonne avec la Métropole ces études, organisées en quatre cahiers, auxquelles participent Airparif, la DRIEA, Île-de-France Mobilités et l'ORS pour évaluer respectivement les effets sur la qualité de l'air, le trafic routier, les transports en commun et les bénéfices attendus sur la santé. Ces études ont, entre autres, permis de réaliser un diagnostic des zones de fragilité mobilité sur le périmètre de la ZFE-m, dont certaines communes du nord de la métropole se sont saisies pour proposer des services de conseil à la transformation des mobilités de leurs habitants.

MÉNAGES MOTORISÉS DE 3 PERSONNES ET PLUS AVEC UNE CAPACITÉ D'INVESTISSEMENT FAIBLE ET EN FONCTION DU REPORT MODAL POSSIBLE À VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN



Source : Apur (mars 2021), Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques.ZFE-Mobilité dans la métropole du Grand Paris



1.3. PROPOSER DES SERVICES DE CONSEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉS À LA TRANSFORMATION DES MOBILITÉS

La mise en œuvre des ZFE-m aura un impact sur la transformation des mobilités d'une partie des publics circulant aujourd'hui en voiture dans le périmètre de restriction et qui ne pourront plus le faire en raison de vignettes Crit'Air progressivement exclues et de l'incapacité à financer un véhicule propre. Parmi ces personnes, les personnes en situation de précarité sont sur représentées, quand bien même elles sont relativement moins motorisées que les autres groupes sociaux.

Il apparaît aujourd'hui indispensable de penser un accompagnement humain des personnes qui devront chercher dans l'offre de transports alternative à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, autopartage, covoiturage, etc.) des solutions pour se déplacer. Cet accompagnement devra cibler en priorité les personnes en situation de précarité. En effet, différentes enquêtes ont montré que, plus que les autres, elles rencontraient des difficultés pour envisager des alternatives à leurs modes de transport habituels quand ceux-ci faisaient défaut, combiner différents modes de transport, trouver les bonnes informations pour gérer leurs trajets, utiliser les outils et services numériques facilitant la mobilité, etc.

Des expérimentations de conseil individualisé à la mobilité existent sur différents territoires, pour faciliter l'information des publics précaires sur les aides auxquelles ils peuvent prétendre, l'instruction des dossiers d'obtention des aides et le conseil à la transformation de leurs mobilités, en étudiant avec eux leurs besoins et les possibilités de transport les plus intéressantes. La mise en œuvre des ZFE-m est une opportunité pour la généralisation de ces dispositifs de conseil individualisé à la mobilité, dans un contexte où 20 % de la population active éprouve aujourd'hui des difficultés à se déplacer et pourrait bénéficier de conseils et d'appui dans ce domaine.

IL APPARAÎT AUJOURD'HUI INDISPENSABLE DE PENSER UN ACCOMPAGNEMENT HUMAIN DES PERSONNES QUI DEVRONT CHERCHER DANS L'OFFRE DE TRANSPORTS ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux métropoles, pour lancer une campagne de communication locale et relayer l'information nationale.
- ▶ À l'État, aux départements, aux Maisons France Service, pour créer des Associations départementales d'information mobilité, destinées à informer gratuitement les usagers sur leurs droits et leurs obligations, sur les solutions de mobilité qui leur sont adaptées.

LOCAL 

- ▶ À l'État, pour lancer une campagne de sensibilisation nationale sur les ZFE-m.

NATIONAL 



ZOOM SUR

LE CONSEIL EN MOBILITÉ DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL DE PLAINE COMMUNE

L'Établissement public territorial de Plaine Commune propose aux particuliers et aux professionnels de bénéficier gratuitement d'un conseil individualisé en changement de mobilité ou de véhicule et d'une aide à la réalisation des dossiers d'obtention d'aides financières. Ce conseil en mobilités est assuré par l'Agence locale de l'énergie et du climat de Plaine commune.

Source : Apur (mars 2021), Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques. ZFE-Mobilité dans la métropole du Grand Paris.

#2 ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA MOBILITÉ À FAIBLES ÉMISSIONS DES PLUS PRÉCAIRES

Afin que les ZFE-m puissent fonctionner comme de véritables laboratoires de la transition écologique inclusive et n'accroissent pas la fracture sociale, des mesures d'accompagnement social et financier des publics précaires doivent être pensées pour ne laisser personne sur le bord de la route. Aujourd'hui, les plus précaires motorisés semblent dangereusement fragilisés par la mise en œuvre des ZFE-m qui risquent de réduire leurs capacités à se déplacer, déjà plus faibles que celles des autres classes sociales.

Des aides existent déjà pour faciliter l'acquisition d'un nouveau véhicule, mais sont à ce jour insuffisantes, notamment en termes de montant, pour permettre aux publics les plus fragiles économiquement de financer l'achat d'un véhicule propre (prime à la conversion, bonus écologique). Il y a là un enjeu fort, en particulier pour les habitants des territoires ruraux ou périurbains devant se rendre fréquemment dans le périmètre de la ZFE-m et pour lesquels aucune alternative crédible de mobilité n'existe. En complément, l'effort doit aussi porter sur la rationalisation et la simplification des démarches administratives relatives à l'obtention des aides nationales et locales. La multiplication des intervenants peut décourager les personnes pouvant bénéficier de ces aides et les rendre, dans une certaine mesure, inefficaces. La mise en place d'un guichet unique, comme ceux des métropoles du Grand Paris et de Lyon, permettant de centraliser l'ensemble des démarches auprès d'un seul organisme est un levier à activer rapidement pour les plus précaires et l'ensemble de la population.

Enfin, pour faire des ZFE-m des opportunités pour repenser la centralité de la voiture individuelle dans l'organisation de nos mobilités, le Secours Catholique Caritas France propose aux autorités organisatrices de la mobilité d'étendre à l'ensemble de l'offre de services de mobilité le principe de la tarification solidaire, déjà en vigueur dans de nombreuses métropoles (Grand Paris, Rennes, etc.), permettant aux plus démunis de bénéficier de réductions, voire de gratuits sur l'offre de transport. L'enjeu est aujourd'hui d'étendre ces systèmes à de nouveaux services, au-delà des transports en commun.





2.1. AUGMENTER LES MONTANTS DES AIDES POUR LIMITER LE RESTE À CHARGE DES PUBLICS LES PLUS FRAGILES ÉCONOMIQUEMENT

Le prix d'achat d'un véhicule neuf à faibles émissions (électrique, hybride, GPL) excède de très loin les capacités d'investissement des ménages précaires. Des aides existent pour limiter le reste à charge des ménages précaires mais elles sont à ce jour insuffisantes pour leur permettre de se projeter dans l'achat de ce type de véhicules. Il y a donc un enjeu fort à proposer des aides d'un montant plus élevé pour les ménages précaires, voire à les leur réserver.

DES AIDES EXISTENT POUR LIMITER LE RESTE À CHARGE DES MÉNAGES PRÉCAIRES MAIS ELLES SONT À CE JOUR INSUFFISANTES POUR LEUR PERMETTRE DE SE PROJETER DANS L'ACHAT DE CE TYPE DE VÉHICULES.

Il semble également important d'innover dans les modalités de financement des véhicules à faibles émissions, en poursuivant le travail déjà engagé autour du prêt à taux zéro mobilités en obligeant les acteurs financiers à généraliser ce dispositif. Des avancées ont déjà été faites sur ce sujet : le microcrédit véhicules propres, garanti à 50 % par l'État, cumulable avec le bonus écologique et la prime à la conversion, permet aux personnes à faibles revenus d'acquérir ou de louer une voiture ou un deux-roues peu polluant. Cependant, la réticence des partenaires financiers à s'engager représente le principal frein à la mise en œuvre de ce dispositif. À ce jour seul le Crédit municipal de Nantes a signé la convention avec l'Agence de Services et de Paiement lui permettant de réaliser l'avance des frais.

Par ailleurs, la possibilité d'accès aux microcrédits ainsi que leurs taux d'intérêt varient fortement en fonction des territoires et des organismes prêteurs. À titre d'exemple, certaines banques prêtent aujourd'hui au taux du livret A (Crédit Mutuel de Bretagne, Caisses d'Épargne régionales) quand d'autres proposent un taux de plus de 9 % comprenant la contribution de solidarité ou les frais de dossier (ADIE, Créa-sol). Cette variation pouvant avoir un très fort impact sur le budget des ménages les plus précaires. De plus, le dispositif du microcrédit est aujourd'hui insuffisant compte-tenu du nombre de personnes à accompagner vers une mobilité plus propre (en 2020, 18 702 personnes selon l'Observation de l'inclusion bancaire). Des recommandations allant dans ce sens ont déjà été portées dans le cadre d'une « mission d'information flash » confiée par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à Mmes Valérie Beauvais, députée de la Marne (LR), et Camille Galliard-Minier, députée de l'Isère (LREM). En ce sens, il est nécessaire de mettre en place des dispositifs financiers adaptés aux plus précaires et articulés avec des aides à la conversion adaptées :

LA POSSIBILITÉ D'ACCÈS AUX MICROCRÉDITS AINSI QUE LEURS TAUX D'INTÉRÊT VARIENT FORTEMENT EN FONCTION DES TERRITOIRES ET DES ORGANISMES PRÊTEURS.

- ▶ Mise en place d'un prêt à taux zéro plafonné et garanti par l'État, pour des montants plus élevés et cumulables avec les autres aides de l'État (bonus écologique, prime à la conversion) et des collectivités (surprime ZFE-m), accessible partout et à tous, y compris aux personnes en situation de fragilité financière due à leurs antécédents bancaires. L'accessibilité à toutes les personnes en situation de précarité financière est une condition de réussite sine qua non de ce dispositif, pour les personnes habitant dans la ZFE-m et celles résidant en dehors, etc.
- ▶ Recentrage des aides à l'achat d'une voiture moins polluante sur les ménages les plus modestes, notamment par l'exclusion des ménages les plus aisés de la prime à conversion et la création d'une super prime à la conversion de 7000€ pour les ménages les plus modestes¹³.
- ▶ Incitation des AOM à mettre en place des aides complémentaires pour les personnes habitant dans la ZFE-m et celles résidant dans le bassin de vie de l'agglomération ou de la métropole concernée, en fonction de leur revenu et de leurs capacités de report modal, etc.

Le Secours Catholique Caritas France est prêt à apporter son témoignage grâce à son expérience sur le microcrédit depuis plus de 15 ans et son appui aux parlementaires souhaitant s'engager sur ce sujet.

¹³ Les ménages disposant d'un revenu fiscal de référence (RFR) par part inférieur à 6300€ ou entrant dans la catégorie « gros rouleur » (dont le RFR par part est inférieur ou égal à 13 489 € et dont la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel).

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

▶ Aux Autorités organisatrices de la mobilité (Conseils régionaux, intercommunalités ayant conservé la compétence mobilité), pour mettre en place des aides locales complémentaires des aides nationales, pouvant aller jusqu'à 6000 euros pour les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur à 6300 euros.

LOCAL

▶ Au Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, pour augmenter le niveau des aides pour les ménages précaires : bonus écologique, prime à la conversion, conversion du Microcrédit véhicule propre en Prêt à taux zéro-mobilité garanti par l'État.

▶ Au Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, pour flécher les aides existantes sur les deux premiers déciles de la population, les 20 % de ménages les plus pauvres.

NATIONAL



ZOOM SUR

LES AIDES À L'ACHAT POUR LES MÉNAGES CONCERNÉS PAR LA ZFE-M DU GRAND PARIS

En complément des aides nationales à l'achat de véhicules propres, la Région Île-de-France, la métropole et les communes de Paris et Drancy proposent des aides pour faciliter l'achat de véhicules propres pour les particuliers et les professionnels. La Région propose ainsi aux habitants de grande banlieue (hors Métropole du Grand Paris), qui travaillent sur la zone à faibles émissions (à l'intérieur de l'A86), et qui souhaitent remplacer leur voiture Crit'Air 3, 4, 5 ou non classée par une voiture électrique ou à hydrogène une aide (non cumulable avec les autres aides locales) pouvant aller jusqu'à 6000 euros pour les ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 6300 euros. L'aide de la métropole du Grand Paris concerne des montants similaires (jusqu'à 6000 euros) pour l'achat d'un véhicule électrique, hybride rechargeable et non rechargeable, hydrogène ou fonctionnant au GNV, neuf ou d'occasion (dont le coût est inférieur à 50000 euros), sous condition de mise à la casse du véhicule remplacé. La métropole propose également des aides à l'achat de deux ou trois-roues électrique ou de quadricycle dans la limite de 1400 euros sous condition de remisage d'un véhicule thermique et de revenus et une aide forfaitaire de 500 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Les aides de la Ville de Paris sont principalement destinées aux professionnels et ne sont adressées aux particuliers que pour l'achat d'un deux-roues motorisé électrique (avec un moteur de puissance supérieure ou égale à 2 kW), dans la limite de 400 euros. La commune de Drancy, elle, fournit une aide de 1500 euros aux particuliers pour l'achat d'une voiture électrique neuve, et de 750 € pour la location avec option d'achat (+ 750 € si achat du véhicule à la fin de la période de location).

Source : <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/aide-achat.html>



2.2. METTRE EN PLACE UN GUICHET UNIQUE POUR SIMPLIFIER LES DÉMARCHES DES PERSONNES PRÉCAIRES ET RÉDUIRE LES DÉLAIS DE VERSEMENT DES AIDES

Si plusieurs aides (bonus écologique, prime à la conversion, microcrédit véhicule propre, aides locales) existent pour aider les citoyens, et les plus précaires en particulier, à financer l'achat d'un véhicule à faibles émissions, la multiplication des acteurs (État, régions, départements, intercommunalités, villes) intervenant dans ce financement complique l'accessibilité de ces dispositifs pour les précaires. La diversité des interlocuteurs, le nombre et la complexité des démarches administratives à mener, les délais de réponse et de versement des aides allongent les parcours de ces publics au sein de l'appareil administratif et peuvent encourager le non-recours. La logique d'un guichet unique centralisant les aides pour les ménages précaires et permettant de réduire les délais entre le versement des aides est une priorité pour leur permettre de financer sereinement l'achat d'un véhicule à faibles émissions.

LA LOGIQUE D'UN GUICHET UNIQUE EST UNE PRIORITÉ POUR LEUR PERMETTRE DE FINANCER SEREINEMENT L'ACHAT D'UN VÉHICULE À FAIBLES ÉMISSIONS.

Si intéressante soit-elle pour les publics, précaires ou non, cette logique de guichet unique a un coût d'ingénierie important pour la collectivité la mettant en place. Il est donc important d'associer les services de l'État et le Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, au financement de leur mise en œuvre.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

▶ Aux acteurs de la solidarité, pour faciliter les liens entre les acteurs publics déjà cités et d'autres, comme la Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté.

LOCAL 

▶ Au Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, pour financer la mise en œuvre de guichets uniques par les métropoles destinés à simplifier les démarches administratives relatives à l'achat d'un véhicule à faibles émissions.

▶ À l'Agence de services et de paiement, pour centraliser le traitement des aides, en réduire les délais de versement et généraliser l'avance du montant de l'aide par le concessionnaire.

NATIONAL 



ZOOM SUR

LE GUICHET UNIQUE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

La Métropole du Grand Paris a passé une convention avec l'Agence des Services et Paiements (ASP) afin de mettre en place un guichet unique. Tout le monde peut solliciter ce service en déposant un dossier que l'ASP va se charger d'instruire auprès de l'État et des collectivités. L'ayant-droit recevra directement les aides mutualisées par l'ASP.



2.3. ÉTENDRE LA TARIFICATION SOLIDAIRE À TOUTES LES OFFRES DE MOBILITÉ

En vue de garantir une offre de mobilité aux populations défavorisées, les autorités organisatrices de la mobilité mettent en œuvre depuis longtemps des politiques tarifaires adaptées, connues sous le label de « tarification sociale ». Cette tarification sociale permet l'octroi de réductions tarifaires ou de gratuités à des catégories de personnes a priori vulnérables, en fonction de critères d'âge, de statut ou de revenus. Or les méthodes de calcul employées par ces systèmes de tarification sociale, octroyée aux individus (et non aux ménages), fondées sur le cumul d'un ou plusieurs critères (en général, le statut et le niveau de revenu individuel) peuvent engendrer des inégalités entre les usagers, certains étant exclus (les travailleurs précaires à faibles revenus, par exemple) quand d'autres peuvent en bénéficier sans souffrir de difficultés financières particulières.

Pour répondre à ces limites, certaines autorités organisatrices de la mobilité ont, depuis quelques années, développé des systèmes de tarification solidaire basés sur les revenus (et le quotient familial en particulier) et la composition de l'ensemble du foyer et fonctionnant selon un principe de progressivité des niveaux de réduction. La tarification solidaire permet, de ce point de vue, une meilleure prise en compte de la capacité à payer du ménage.

Malgré cette avancée à saluer, la tarification solidaire est encore trop restreinte dans son champ d'application, les autorités organisatrices de la mobilité ayant fait le choix de la réserver à l'usage des transports en commun. Dans une logique du développement de la mobilité comme un service inclusif, il est aujourd'hui important de pouvoir étendre la tarification solidaire à d'autres offres de mobilité : vélos et trottinettes en libre-service, autopartage, covoiturage. Ces offres, en particulier l'autopartage, sont encore peu diffusées socialement, alors qu'elles répondent particulièrement bien aux besoins des publics précaires. Il apparaît aujourd'hui important, pour les autorités organisatrices de la mobilité d'intégrer ces nouveaux services dans le champ du transport public pour pouvoir peser sur les systèmes de tarification proposés aux usagers.

LA TARIFICATION SOLIDAIRE EST ENCORE TROP RESTREINTE DANS SON CHAMP D'APPLICATION.

Néanmoins, le développement de la tarification solidaire pour les publics économiquement fragiles ne sera qu'une réponse parmi d'autres pour développer leur capacité à se déplacer simplement. Tous les efforts ne peuvent (et ne doivent) porter sur ce seul volet.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité, aux Caf, aux CCAS et à l'ensemble des parties prenantes compétentes en matière de tarification solidaire pour développer les complémentarités et fluidifier les échanges entre elles.
- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité, pour intégrer dans le champ du transport public les offres de mobilité alternative (covoiturage, autopartage, vélo et trottinettes free-floating) et retrouver des marges de manœuvre sur la tarification.
- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité et aux opérateurs privés de transport pour expérimenter des partenariats autour d'une offre de mobilité inclusive pour les publics économiquement fragiles.

LOCAL 



ZOOM SUR

L'INTÉGRATION DU COVOITURAGE À L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN PAR LA MÉTROPOLE DE NANTES

La Métropole de Nantes, en plus de proposer une tarification solidaire et une gratuité les weekends, a intégré les offres de covoiturage domicile-travail à son offre de transports en commun. Combinées aux formules d'abonnement, la Métropole rémunère l'automobiliste pour encourager les déplacements réguliers en covoiturage, en proposant au passager une offre cumulée au prix d'un ticket de transport. Pour le prix d'un trajet classique, un passager peut désormais cumuler tramway, bus et covoiturage dans toute la métropole.

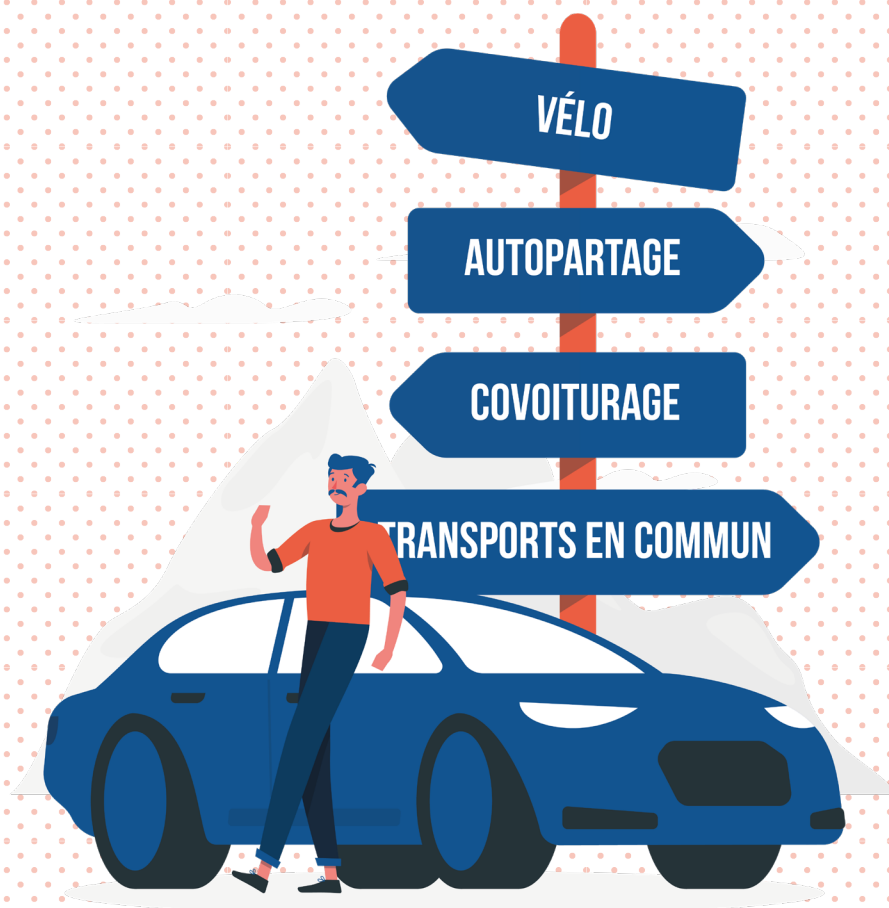
Source : Réseau Action Climat, Tour d'horizon des bonnes pratiques des agglomérations pour accompagner le déploiement des zones à faibles émissions

#3 PROPOSER DES ALTERNATIVES VIABLES À LA VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE

Les ZFE-m représentent une opportunité de repenser l'offre de mobilité à l'échelle territoriale, en privilégiant des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (quand bien même sera-t-elle à faibles émissions). Les mobilités actives (marche, vélo), l'autopartage, le covoiturage, les transports en commun sont autant de modes de déplacement à promouvoir, à renforcer, à structurer pour repenser l'emprise de la voiture sur nos modes de déplacement traditionnels. Le renforcement de ces offres de mobilité est un enjeu pour tous les citoyens, mais pour les plus précaires en particulier, les frais liés à l'achat et à l'entretien d'un véhicule propre étant souvent trop lourds à supporter pour représenter une solution adaptée à leurs besoins.

Le développement de ces offres devra se faire après réalisation d'un diagnostic de la mobilité sur le territoire (cf. proposition 1.2) et l'identification des zones de fragilité sur lesquelles l'offre de mobilité doit être renforcée pour permettre leur désenclavement. De même, des expérimentations devront être portées pour mieux connecter territoires urbains, périurbains et ruraux et diffuser les usages partagés de la voiture. Ces expérimentations impliquent en particulier de travailler de nouvelles complémentarités et collaborations entre les autorités organisatrices de la mobilité, les communes, les départements, les opérateurs, etc.

Au-delà de ces enjeux de développement de nouvelles offres de service mobilité à faibles émissions par la mutualisation des usages, le Secours Catholique Caritas France entend aussi rappeler la nécessité de développer des solutions de mobilité inversée, afin de repositionner des services en proximité pour limiter les besoins de mobilité des personnes précaires.





3.1. DENSIFIER L'OFFRE DE MOBILITÉ SUR LES TERRITOIRES FRAGILISÉS POUR LES RECONNECTER AUX AUTRES TERRITOIRES

Les Quartiers prioritaires de la Ville, dans lesquels les ménages à faibles revenus sont surreprésentés, sont en général excentrés et moins bien desservis que les autres par les transports publics (même si un effort particulier est effectué pour rétablir une égalité d'accès aux transports en commun dans ces quartiers par les collectivités) et sont sous-équipés en matière d'infrastructures (bornes de recharge électrique, stations vélo libre-service, etc.). De même, les territoires périurbains ou ruraux, du fait de l'augmentation des loyers dans les centres urbains, accueillent de plus en plus de populations fragiles économiquement, et souffrent des mêmes problématiques liées au manque de transports en commun et d'infrastructures. Cette situation peut se traduire par un sentiment d'isolement des populations y résidant et par des difficultés de mobilité accrues.

L'enjeu, de ce point de vue, est double. Il s'agit premièrement de parvenir à densifier l'offre de transports alternatifs à la voiture dans ces territoires. Qu'il s'agisse de renforcer l'offre de transports en commun (train, métro, tramway, BHNS, etc.), ou de micro-mobilité souple (vélos et voitures en libre-service), ou d'expérimenter le déploiement de nouvelles modalités de transport en commun (transport à la demande, navettes autonomes, etc.), l'enjeu est en effet de donner des moyens efficaces aux habitants pour leur permettre de se passer de leur véhicule personnel pour leurs déplacements, dans et entre ces territoires.



L'ENJEU EST EN EFFET DE DONNER DES MOYENS EFFICACES AUX HABITANTS POUR LEUR PERMETTRE DE SE PASSER DE LEUR VÉHICULE PERSONNEL POUR LEURS DÉPLACEMENTS, DANS ET ENTRE CES TERRITOIRES.

Deuxièmement, cette offre de mobilité renforcée sur les territoires oubliés, en particulier ceux en dehors des grandes zones urbaines, doit aussi permettre à leurs habitants de mieux se connecter à celles-ci. De ce point de vue, les ZFE-m imposent d'impliquer très fortement l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (les Régions en particulier) dans la construction de ces offres de transport et de mobilité opérant à une échelle supra-métropolitaine (départementale, voire régionale). Là encore, le Secours Catholique Caritas France, comme ses partenaires, se proposent de donner à entendre la parole et le point de vue des personnes qu'ils accompagnent dans ces territoires oubliés, auprès des acteurs publics de la mobilité comme des opérateurs privés.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux élus et aux services techniques des autorités organisatrices de la mobilité, pour créer une instance de gouvernance locale de la ZFE-m impliquant les différentes échelles de politique publique pouvant agir sur l'offre de transports.
- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité et aux services Politique de la Ville des communes, pour densifier les implantations d'infrastructures de mobilité à faibles émissions (bornes de recharge électrique) et de mobilité alternative (garages à vélo sécurisés, places de stationnement réservées aux opérateurs d'autopartage, etc.)
- ▶ Aux opérateurs privés de la mobilité, aux associations de solidarité et aux collectivités, pour expérimenter et renforcer le déploiement des offres de mobilité partagée dans les territoires ruraux.

LOCAL 

- ▶ À France Mobilités, pour intégrer dans ses Appels à manifestation d'intérêt et dans ses Appels à projet le financement des expérimentations de transport à faibles émissions alternatif à la voiture dans les territoires.

NATIONAL 



ZOOM SUR

LE RENFORCEMENT DES OFFRES ET DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ALTERNATIVE À LA VOITURE DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

La mise en place de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg a donné un coup d'accélérateur au renforcement des offres et des infrastructures de mobilité. À partir de 2023, le projet de Réseau express métropolitain proposera une desserte en train plus étoffée dans toutes les gares de l'Eurométropole. Ce réseau permettra aussi de se déplacer plus facilement entre l'Eurométropole et les principales gares du Bas-Rhin. Le réseau de transports en commun de l'Eurométropole est amené à s'étendre. Les projets d'extension du tramway vers l'ouest (Wolfisheim) et vers le nord (Bischheim) et le projet d'extension du bus à haut niveau de service G vers le secteur Danube permettront d'accroître encore l'intermodalité et la complémentarité entre modes de transport. Ils élargiront les possibilités de déplacements efficaces par les transports en commun dans l'agglomération. Un budget de 100 millions d'euros est également prévu jusqu'en 2026 pour étendre les pistes cyclables et mieux les relier entre elles. La métropole prévoit aussi d'installer 90 bornes publiques de recharge électrique supplémentaires dans l'agglomération, pour atteindre 150 points de charge d'ici mi-2022. Le développement du transport à la demande Flex'Hop permet aujourd'hui de toucher 22 communes de l'Eurométropole.

Source : Eurométropole de Strasbourg, https://www.strasbourg.eu/documents/976405/97677470/brochure_qualite-de-l-air.pdf/3b57027f-b9aa-a77c-fe3b-42c516e4b8f2?t=1620398480621



3.2. FACILITER LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

Notre système économique fondé sur la propriété des biens montre depuis plusieurs années ses limites. Le modèle de croissance productiviste entraîne des dommages sociaux, économiques et environnementaux durables. Il importe aujourd'hui de repenser les fondements de ce système qui entraîne la hausse des inégalités et renforce la précarisation économique d'une partie croissante de la population. La réglementation autour des ZFE-m peut, à ce titre, être lue comme une opportunité pour sortir de ce système et développer une économie de l'usage, mieux ajustée aux enjeux de la transition écologique.

L'économie de l'usage désigne une évolution durable de la manière de consommer des biens, privilégiant leur usage à leur possession. Les avantages environnementaux de ce système sont, de ce point de vue, relativement évidents : ils permettent à la fois de réduire le nombre d'exemplaires produits, d'augmenter leur qualité et leur longévité et donc de contribuer à la préservation des ressources naturelles. Qui plus est, ce modèle d'économie semble particulièrement adapté aux capacités des personnes en situation de fragilité économique, nécessitant moins d'investissements initiaux, étant au contraire fondés sur le coût des usages réels des biens et services partagés. Appliqué à la mobilité, ce modèle représente un levier intéressant pour ces publics, dont on connaît les difficultés à financer l'achat, puis l'entretien d'un véhicule, encore plus à faibles émissions.

L'ÉCONOMIE DE L'USAGE DÉSIGNE UNE ÉVOLUTION DURABLE DE LA MANIÈRE DE CONSOMMER DES BIENS, PRIVILÉGIANT LEUR USAGE À LEUR POSSESSION.

Il est donc de la responsabilité collective d'encourager le développement des usages partagés de la voiture. De nombreuses initiatives et expérimentations existent déjà sur les territoires, portées par des acteurs publics, des opérateurs de mobilité, des associations de solidarité ou des acteurs socioéconomiques qui mettent à disposition des usagers leur flotte de véhicules sous-utilisés. Fragiles économiquement, ces services doivent encore trouver un modèle économique soutenable, ajusté aux besoins du territoire. Leurs usages doivent, par ailleurs, tenir compte de l'existence d'une fracture numérique entre les précaires et le reste de la population. Disposant moins souvent des équipements connectés, sachant moins s'en servir, ces personnes peuvent être confrontées à de grandes difficultés pour utiliser les environnements digitaux en vue d'organiser leurs mobilités. Il importe, de ce point de vue, que ces services ne reposent pas exclusivement sur des systèmes de réservation ou de paiement en ligne, ceux-ci décourageant leur usage par les personnes auxquelles ils pourraient apporter des solutions ajustées à leurs besoins de mobilité.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux acteurs socioéconomiques (collectivités locales, entreprises, associations), pour mettre à disposition des habitants des territoires leurs flottes de véhicules sous-utilisées.
- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité et aux associations solidaires, pour accompagner les publics précaires dans la prise en main et l'appropriation des outils numériques de réservation, ou leur proposer des guichets de réservation en présentiel.
- ▶ Aux autorités organisatrices de la mobilité, pour créer des plateformes services publics d'autopartage permettant de mettre en relation « offreurs » et « usagers » des services de mobilité partagée sur le territoire
- ▶ Aux opérateurs privés de mobilité partagée, pour mettre en œuvre une tarification solidaire de leurs services, afin d'en renforcer l'accessibilité pour les publics précaires.

LOCAL 



ZOOM SUR

LE PARTENARIAT ENTRE LE SECOURS CATHOLIQUE CARITAS FRANCE ET LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE POUR UNE MOBILITÉ SOLIDAIRE ET PARTAGÉE À REDON

En 2018, l'unité locale de Redon de la Croix-Rouge Française constate que la plupart des demandes de microcrédit enregistrées par l'association portent sur l'achat d'un véhicule. Or les délais de validation de ces demandes limitent l'efficacité de ce dispositif pour répondre aux besoins immédiats des personnes. Autour de cet enjeu de mobilité à faible coût des personnes précaires, la Croix-Rouge et le Secours Catholique se rapprochent pour imaginer la mise en place d'un projet commun de mobilité et de prêt de voiture, en s'appuyant sur le programme national Croix-Rouge mobilités proposant d'expérimenter de nouvelles solutions de mobilité partagée (autopartage, covoiturage, transport solidaire etc.). Le département d'Ille-et-Vilaine, qui cofinance l'achat des nouveaux véhicules à hauteur de 30 %, est lui aussi partie prenante de cette expérimentation qui a débuté début 2021.



3.3. EXPÉRIMENTER LES LOGIQUES DE MOBILITÉ INVERSÉE

Nos modes de vie contemporains, du fait de l'étalement des activités dans l'espace lié à la diffusion des usages la voiture individuelle, nécessitent de plus en plus de mobilité. En dépit de l'augmentation des offres de mobilité inclusive permettant aux plus fragiles de se déplacer à moindre coût, de nombreuses personnes sont encore dans l'incapacité de se déplacer simplement pour accéder à leurs droits. Le ministère de la Santé estime par exemple qu'environ 8 % de la population fait face à une situation de faible accessibilité aux soins médicaux. Les territoires ruraux et les quartiers prioritaires de la Ville sont ainsi des territoires particulièrement fragiles, du point de vue de la densité de l'offre de services et de services publics en particulier.

Dans un contexte où les mobilités d'une partie des plus fragiles vont se trouver dégradées, les pouvoirs publics ont déjà été interpellés et se questionnent sur la présence et l'accessibilité des services dans ces territoires déjà fragilisés économiquement pour des populations dont les capacités de mobilité sont plus faibles que les autres. Depuis plusieurs années déjà, 1304 Agences France Service ont ouvert sur le territoire (dont 209 sont hébergées dans des bureaux de poste), complétées par 80 bus itinérants. D'autre part, les associations de solidarité comme le Secours Catholique Caritas France expérimentent des services fonctionnant selon un principe de mobilité inversée : en allant à la rencontre des personnes et en leur proposant des services itinérants (épicerie sociale, taxis à la demande, bibliothèques, etc.) permettant de passer outre leur difficulté à se déplacer simplement. Le déploiement de ces services et le renforcement des collaborations avec les pouvoirs publics, permettra de faire un pas de côté en montrant que des solutions peuvent être trouvées pour limiter le poids des mobilités contraintes.

LES ASSOCIATIONS DE SOLIDARITÉ EXPÉRIMENTENT DES SERVICES FONCTIONNANT SELON UN PRINCIPE DE MOBILITÉ INVERSÉE : EN ALLANT À LA RENCONTRE DES PERSONNES ET EN LEUR PROPOSANT DES SERVICES ITINÉRANTS.

À QUI CETTE PROPOSITION EST-ELLE ADRESSÉE ?

- ▶ Aux services Politique de la Ville et d'aménagement de l'espace métropolitain, pour soutenir l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité inversée en partenariat avec les acteurs de la solidarité sur les territoires.
- ▶ Aux Conseils régionaux, pour soutenir les politiques d'aménagement du territoire respectueuses des principes de mobilité inversée.

LOCAL 



ZOOM SUR

LE FRATERNIBUS DU SECOURS CATHOLIQUE, « SE RENCONTRER POUR ROMPRE L'ISOLEMENT »

Depuis 2018, les délégations volontaires du Secours Catholique Caritas France ont commencé à expérimenter le Fraternibus, un bus qui sillonne les zones rurales de France pour aller au-devant des personnes isolées. Son objet est de faciliter la création de liens entre des personnes n'ayant pas les moyens de se déplacer ou étant réticentes à franchir la porte d'une association. Le Fraternibus ne propose pas aux personnes une aide financière, mais leur permet, si elles le souhaitent, d'identifier des solutions à leurs problèmes et de les amener à se rapprocher des acteurs de la solidarité pouvant les accompagner.



LE POINT DE VUE D' ETIENNE CHAUFOUR

Directeur Île-de-France, en charge de l'Éducation, des Mobilités et des Solidarités – France Urbaine



QUELLE EST LA POSITION DE FRANCE URBAINE À L'ÉGARD DES ZFE-M ?

Étienne Chaufour : Notre message est que les mobilités, ou plutôt l'absence de mobilités, sont facteurs d'exclusion sociale, géographique et générationnelle. Les inégalités d'offres de transport dans les territoires, les inégalités d'accès aux solutions de mobilité viennent renforcer les inégalités économiques et sociales et touchent plus durement les plus vulnérables, les personnes âgées, les jeunes et les personnes victimes de handicaps en particulier. Aujourd'hui, les ZFE-m viennent, plus que jamais, mettre en lumière la nécessité de croiser les approches environnementales et sociales. L'enjeu est crucial : il s'agit de faire des ZFE-m un levier de réduction et non d'aggravation de l'exclusion sociale.

QUELS SONT AUJOURD'HUI LES ESPOIRS ET LES CRAINTES DE FRANCE URBAINE QUANT À LA MISE EN ŒUVRE DES ZFE-M ?

Étienne Chaufour : Notre principale crainte, en tant qu'association regroupant les collectivités territoriales dont la plupart seront concernées par le dispositif, c'est que l'État mette en œuvre une politique descendante sans accompagner les territoires dans son appropriation. La crise des Gilets Jaunes nous a montré l'importance de travailler en concertation le long de la chaîne de cette politique publique partagée pour que celle-ci soit acceptable. Dans le cas des ZFE-m, il ne faut pas hésiter à se donner des marges de manœuvre et de la souplesse dans leurs modalités de mise en œuvre, en fonction notamment des spécificités territoriales. Notre principal espoir, c'est que ce dispositif, qui est avant tout un dispositif de santé publique, permette de réduire les inégalités sociales et territoriales d'exposition à la pollution. Nous serons très vigilants à ce que les ZFE-m ne se limitent pas aux seuls cœurs de ville, où les capacités d'alternative à l'autosolisme sont les plus nombreuses, qui concentrent par ailleurs l'offre culturelle, de soins, d'emplois, et dont on limiterait l'accès à des habitants ou des usagers plus éloignés, déjà contraints par leur lieu d'habitat, souvent dû lui-même à une contrainte sociale.

QUELLES SONT VOS PROPOSITIONS VIS-À-VIS DES ZFE-M ?

Étienne Chaufour : Premièrement, nous préconisons que les territoires impactés, car voisins, par la ZFE-m puissent bénéficier des mêmes aides que le territoire la mettant en œuvre. Nous plaçons également pour le doublement des aides de l'État abondées par les autres collectivités (territoires de ZFE-m, territoires concernés, régions, etc.) et gérées dans une logique de guichet unique, afin de les ajuster aux enjeux locaux et de limiter le risque de non-recours des personnes vulnérables. Nous estimons également nécessaire de ne pas réserver les aides à l'achat de véhicules neufs, mais également aux véhicules d'occasion, pour les particuliers et les professionnels les plus fragiles. Il est également important de soutenir le développement d'une filière « retrofit » pour encourager la conversion des véhicules thermiques à l'électrique, en formant les professionnels. Nous demandons que les acteurs économiques soient également soutenus et écoutés, en pensant notamment aux commerçants locaux ou aux petits artisans. Les ZFE-m doivent impérativement s'accompagner d'un développement d'alternatives à l'autosolisme grâce au développement des transports en commun, à l'augmentation de la part du ferroviaire en milieu urbain, à la multiplication d'offres de micromobilité soutenues par la puissance publique, tant pour lutter contre les facteurs d'exclusion que pour éviter une augmentation de véhicules sous prétexte qu'ils seraient moins polluants.

**NOUS PARTAGEONS LES POSITIONS DÉFENDUES
PAR LE SECOURS CATHOLIQUE DANS CE RAPPORT
ET VOYONS L'INTÉRÊT À POURSUIVRE NOS
ÉCHANGES ET À DÉVELOPPER DES RELATIONS
DE COOPÉRATION PÉRENNES SUR CE SUJET AVEC
TOUS LES ACTEURS DE LA SOLIDARITÉ.**

REMERCIEMENTS

Aux personnes ayant accepté de participer aux entretiens menés dans le cadre de cette publication. Aux équipes salariées et bénévoles d'Emmaüs France, des garages solidaires Solidarauto Rouen Métropole et Solidarauto 38 et du Secours Catholique Caritas France. À l'équipe d'Ellyx pour son accompagnement et son implication sur le projet. À la Fondation Européenne pour le Climat d'avoir apporté son regard sur l'étude et d'avoir participé financièrement à sa réalisation. Aux contributeurs et contributrices de cette publication : Valentin Desfontaines pour le Réseau Action Climat, la chercheuse Caroline Gallez et Etienne Chaufour pour France Urbaine. ■

RÉDACTION : Secours Catholique Caritas France et Ellyx

CONCEPTION : Ellyx

PHOTO DE COUVERTURE : Photo de Pew Nguyen provenant de Pexels

PUBLICATION : Mars 2022



secours-catholique.org

 [caritasfrance](#)
 [Secours Catholique-Caritas France](#)



**ENSEMBLE,
CONSTRUIRE
UN MONDE JUSTE
ET FRATERNEL**