

Z.one à F.aibles É.missions mobilité & équité sociale

Contribution à la
mise en oeuvre
de la ZFEm.

Note d'enjeux &
préconisations.



<https://espacecitoyen.grandannecy.fr/>

Contribution de l'Espace citoyen à la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions mobilité.

2 documents complémentaires composent la contribution de l'Espace citoyen :

- note d'enjeux et préconisations
- synthèse des travaux

Note d'enjeux & préconisations.

Le Grand Anancy mettra en œuvre une Zone à Faibles Émissions Mobilité à partir de 2025. Son objectif premier est de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air qui constitue un enjeu majeur de santé publique.

La mise en œuvre de la ZFEm est prévue dans différents plans adoptés par l'agglomération (PACTE pour le climat, Plan de mobilité), ainsi que par la loi climat et résilience de 2021 qui s'impose aux agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Dans ce cadre l'Espace citoyen a été saisi afin d'identifier les conditions de réussite et les risques lors de la mise en place de la ZFEm afin de préserver une équité sociale pour tous les citoyens.

L'objectif de la ZFEm est de lutter contre la pollution liée au transport automobile en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants sur un périmètre en cours de définition en cœur d'agglomération.

Réglementairement il doit cibler la zone la plus polluée et couvrir plus de 50% de la population du Grand Anancy.

Au-delà, il nous apparaît impor-

tant de viser une diminution globale du trafic automobile dans une agglomération déjà saturée, pour construire un cœur d'agglomération « apaisé ».

L'Espace citoyen a, d'une façon constante dans ses différents avis, soutenu le projet de ZFEm au vu des enjeux importants liés à la pollution sur notre territoire et de ses conséquences sur la population.

Dans le cadre de cette saisine, les échanges entre citoyens ont fait apparaître différents sujets de débats et points de vigilance que nous vous présentons ici.

1. Synthèse des débats et enjeux -----

La question de l'opportunité du projet. Une mesure sujette à controverses :

- Les débats politico-médiatiques du début d'année au niveau national autour du sujet des ZFEm (rebaptisées par certains « zone à forte exclusion ») ne risquent-ils pas de nuire à la mise en œuvre de mesures de lutte contre la

pollution ? Elles sont pourtant nécessaires au vu des enjeux sur la santé. On pourrait craindre que la notion de « *territoire de vigilance* », introduite par le comité ministériel de la qualité de l'air en ville (juillet 2023), ne conduise les élus à ralentir la prise de certaines décisions. Et même si le niveau de pollution s'est amélioré sur le territoire du Grand Anancy et qu'il est inférieur aux normes européennes actuelles, il nous faut garder à l'esprit qu'il est supérieur à celles de l'OMS avec des conséquences avérées pour la santé. Ne pas agir dans ce contexte pourrait s'apparenter à une forme de non assistance vis-à-vis des populations exposées.

- Étant donné les particularités de l'équipement automobile sur le territoire (parc plus récent que la moyenne), la ZFEm est-elle vraiment le bon outil pour se battre pour le climat et pour la santé ? En effet le parc automobile de l'agglomération comporte peu de véhicules potentiellement concernés par les premières vagues d'interdiction de circuler (1000 véhicules non classés ; 1300 véhicules en critair 5 ; 26000 véhicules en critair 4) et le renouvellement naturel

du parc sera important d'ici 2030. Il paraît donc important de ne pas prendre de mesures stigmatisantes socialement pour un résultat peu significatif en terme d'amélioration de la santé publique, d'où l'importance dans le choix d'un scénario de prendre en compte la situation tendancielle de l'évolution des motorisations.

- Se baser sur la vignette Crit'air pour évaluer la pollution du véhicule, est-ce suffisamment pertinent vis-à-vis de l'objectif recherché ? En effet d'aucuns soulignent que les SUV (électriques ou Crit'air 1), parfois très lourds, posent aussi problème au regard des émissions de gaz à effet de serre et questionnent l'équité sociale de la ZFEm.

Tous les conducteurs, y compris les plus aisés, ne doivent-ils pas contribuer à leur mesure à la réduction des émissions ?

- Une mesure qui pousse au remplacement rapide du parc thermique par un parc automobile électrique pose question.

En effet :

. le développement du tout électrique interroge sur la soutenabilité du processus et de ses impacts environnementaux et sociaux ;

. la réduction du trafic automobile est une nécessité dans l'agglomération compte-tenu des problèmes de congestion, de nuisances (bruits, ...), d'émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration du cadre de vie, ...

Le développement des transports en commun, des mobilités douces et la démobilité ne doivent-ils pas être des enjeux prioritaires ?

Face à ces différents questionnements et afin de rendre la mesure acceptable, en particulier socialement, nous avons acquis la conviction que mettre en avant le sens politique plus général recherché à travers la ZFEm, et la convergence des politiques publiques pour construire une ville apaisée, étaient des éléments importants de compréhension.

Élargir le spectre des questionnements en matière de pollution et de santé environnementale.

Les phénomènes de pollution sont complexes et interdépendants et ne sont pas aisés à démêler en matière d'impact épidémiologique (on observe par exemple un développement de la pollution par l'ozone sur l'agglomération dû aux vagues de chaleur). Il semble donc important qu'un suivi des données de pollution et de leur évolution, en lien avec les données épidémiologiques soit mis en place avec les organismes compétents. Cela permettrait la diffusion d'une information fiabilisée et une meilleure cohérence des mesures.

Au-delà, une nouvelle approche de la santé se développe : la santé environnementale. Sa prise en compte dans l'éco-urbanisme constitue l'un des grands défis de notre époque. Une approche plus globale des politiques en faveur de la santé pourrait bien faciliter la compréhension par les utilisateurs des mesures proposées.

Se sentir tous concernés facilite l'appropriation des mesures de changement.

Changement d'usage de la voiture individuelle, équité sociale, équité spatiale.

La ZFEm va de pair avec la réduction de l'usage de la voiture individuelle. Plutôt que de culpabiliser les utilisateurs, le sujet est celui de l'aménagement du territoire de façon à organiser la diminution de l'usage de la voiture individuelle et à valoriser autrement l'espace qui lui est aujourd'hui dédié. La question cruciale est aussi celle qui oppose la ruralité à l'urbanité dans la possibilité d'accès aux services, et qui organise sa dépendance à la voiture tout en la pointant du doigt. Le sujet est donc intimement lié à celui du PLUIHMB et de la vision du territoire qu'il porte.

Ainsi, nous avons le sentiment qu'il s'agit de changer d'époque et de cheminer de solutions de déplacement individuelles vers des solutions partagées. Le pré-requis serait de travailler sur le statut social de la voiture, encore très fort aujourd'hui. Nombre d'acquis culturels sont ainsi à déconstruire concernant la voiture individuelle, en tant que signe de distinction sociale et objet de liberté, individuelle. Il est difficile de rompre avec les habitudes.

De ce point de vue, celles et ceux qui continuent d'avoir les moyens d'un choix devraient être particulièrement concernés par une politique de sensibilisation.

Quant aux publics défavorisés le sujet de la précarisation liée à l'usage de la voiture est un enjeu majeur à traiter avec les partenaires et des solutions

adaptées sont attendues. Le fait est que ce qui s'annonce en terme de mesures d'interdictions risque de stigmatiser les personnes selon leur niveau de revenus. Même si elles concerneront peu de citoyens dans les premières phases du dispositif, impacteront des populations vulnérables. **Un accompagnement personnalisé est donc nécessaire.**

Montrer des signes tangibles de ce changement pourrait faciliter les débats. Par exemple, des installations temporaires réalisées rapidement sous formes de tests par exemple : transport à la demande (TAD), voie d'autoroute réservée, covoiturage, leasing social,... paraissent être des solutions possibles à mettre en œuvre sans attendre car la réalisation d'infrastructures lourdes est trop lointaine dans l'esprit des utilisateurs.

La période de transition est capitale.

Il ressort de nos travaux qu'une majorité des citoyens se sent concernée par le problème de la pollution. Si une partie d'entre eux est prête à faire évoluer ses comportements, une autre se sent démunie et manque d'information pour se projeter vers d'autres solutions de déplacement.

Sans attendre les infrastructures nécessaires (TCSP) qui seront opérationnelles au delà de l'horizon 2030, les mesures de transitions prévues au plan de mobilité doivent être déployées rapidement et rendues visibles.

Un challenge est de lier la mise en cohérence des interdictions avec

le déploiement des solutions de mobilité, tout en veillant à ce que les résultats en matière de lutte contre la pollution soient tenus ...

De cette obligation imposée au territoire faisons une opportunité...

Le contexte particulier d'Annecy.

Le territoire du Grand Annecy présente de nombreuses particularités : topographie complexe entre lac et montagne, importance du tourisme, déplacements importants vers Genève et les zones de loisirs de montagne à proximité. Des solutions doivent être apportées pour chaque catégorie d'usagers.

Au-delà, notre territoire est emblématique. Il offre une image forte de qualité. Les élus des générations précédentes ont construit son identité autour de l'eau pure du lac, en réussissant leur pari.

L'heure n'est-elle pas venue de porter une nouvelle ambition de reconquête d'un « air pur » pour notre agglomération, allant de pair avec un apaisement du cœur d'agglomération aujourd'hui saturée par l'automobile ?

Pourquoi ne pas imaginer une « zone à forte respiration » qui s'étendrait sur tout le centre de l'agglomération et ses zones récréatives que sont le Semnoz et le Veyrier ? **Cela permettrait de transformer une mesure vécue comme punitive en un levier pour construire un avenir durable.**

2. Nos préconisations

S'appuyant sur les six défis issus de nos observations, un travail de Diagnostic Social de Territoire réalisé par des étudiantes de l'Enseis sur les Pays d'Alby et de Fillière, des enquêtes de terrain et des retours d'expériences d'autres conseils de développement, des rencontres d'experts (Wimoov, Ecov) et nos échanges réguliers avec les élus et services concernés, nous avons pu établir des préconisations concrètes et un radar des points de vigilance à observer pour préserver l'équité sociale. *Les détails de nos travaux sont présentés dans le document de synthèse en complément de la présente note.*

Nos travaux nous ont montré qu'il existe un socle important de citoyens prêts à des changements de comportements sur lesquels s'appuyer pour mettre en œuvre ces préconisations.

Les propositions de mesures d'accompagnement :

Elles s'organisent en 5 items :

- Piloter
- Informer
- Mesurer
- Compenser
- Accompagner

Piloter :

- Mettre en place un comité de pilotage pluridisciplinaire, faire des bilans intermédiaires et réévaluer les mesures si nécessaire.
- Mettre en place un comité de suivi territorial avec les agglomérations limitrophes.
- Développer les partenariats nécessaires avec les collectivités partenaires (communes, département,...) et les acteurs de la prévention sociale.

Informier :

- Développer une information globale dans la durée sur la pollution et sur la santé.
- Mettre en place une campagne spécifique pour la ZFEm qui vise le changement de comportement de tous (notamment des plus aisés) et les bénéficiaires associés : « *Moins de pollution, moins de voitures, c'est notre affaire à tous !* »
- Anticiper les mesures, mettre en place une année pédagogique ciblée en amont du déploiement de chaque vague de mesures.
- Régularité des campagnes de communication dans la durée.
- Informer de façon ciblée les publics concernés par les interdictions : mailing,... travailler avec les relais sociaux pour les publics défavorisés au niveau des quartiers et des communes, s'appuyer sur des relais mobilité répartis sur l'ensemble du territoire de l'agglomération notamment les zones rurales, communication spécifique pour les étudiants, ...
- Gérer la cohérence avec la communication globale sur les nouvelles mobilités.
- Porter l'image d'une ville apaisée, encourager, la démobilité en lien

avec la mise en place du PLUIHMB.

- S'appuyer sur des ateliers participatifs et des rencontres citoyennes.

Et pourquoi pas :

- Porter fortement une vision ambitieuse : *Annecy air pur, zone à forte respiration.*

Mesurer :

- Mettre en place un suivi de la qualité de l'air et des impacts sur la santé, associant les professionnels de santé et épidémiologistes (Agence Régionale de Santé).
- Mesurer l'évolution des émissions de CO₂ liées au transport.
- L'évolution des mobilités par type.
- Suivi du recours / non recours aux aides et services.

Compenser :

- Apporter une écoute et des solutions adaptées aux publics les plus impactés et les plus fragiles (captifs de la voiture et sans solution de rechange : personnes

âgées, public précaire, handicapés, jeunes travailleurs,...) « pas de laissés pour compte d'autant plus qu'ils sont peu nombreux au moins au départ », via :

- . Un conseil personnalisé et des partenariats dédiés (Wimoov, Secours catholique, ATD Quart Monde,...).

- . Des solutions alternatives : invitation à la démobilité et aux solutions partagées.

- . Des aides ciblées : plutôt que de subventionner l'achat large de véhicules électriques sur un territoire déjà bien équipé, réserver les aides pour les citoyens impactés les plus fragiles.

- . Des solutions innovantes : leasing social, transport à la demande, aide au rétrofit etc.

- Mettre en place les dérogations nécessaires : pass petit rouleur, accès soins,.. Ne pas multiplier les dérogations et les évaluer régulièrement.

Et pourquoi pas :

- *Un compte mobilité donnant accès à un panel de services pour les publics impactés.*

6 défis à relever. Comment faire pour :

- Rendre visible la cohérence et la complémentarité des différentes politiques pour améliorer la confiance dans la pertinence de la Zone à Faible Émission ?
- Impliquer tous les acteurs de façon à réduire l'impact de la pollution sur la santé, en lien avec la dégradation plus générale de l'environnement ?
- Que chacun ait une solution optimisée de déplacement adaptée à ses besoins/moyens, au bon moment, malgré les restrictions de circulation ?
- Valoriser une zone «à forte respiration» en renforçant les bénéficiaires d'une ville «apaisée» grâce à la diminution de la circulation automobile ?
- Favoriser de nouvelles mobilités en accompagnant dans ce changement toutes les personnes à se déplacer dans de bonnes conditions y compris dans les zones éloignées ?
- Faire de la ZFEm un levier d'utilité sociale ?

Accompagner les changements de comportement :

- Dès aujourd'hui, déployer résolument et faire connaître des mesures prévues au plan de mobilité :

. **En cœur d'agglomération** : développement et sécurisation du réseau cyclable, amélioration et cadencement du réseau SIBRA, mise en place rapide des pôles d'échanges multi-modaux en périphérie, mise en place d'une offre globale de services, déploiement de l'offre Citiz,...

. **En périphérie** mise en place de solutions efficaces pour répondre aux besoins centre-périphérie et périphérie-périphérie. : déploiement rapide des TAD, covoiturage, test de solutions, ...

- Déployer l'offre de mobilité pour les soirs et week-end.

- Accompagner les solutions vers les territoires voisins, Genève, agglomérations limitrophes, zones touristiques : covoiturage, voies dédiées sur autoroute, ferroviaire,...

- Mettre en place une alternative crédible à la voiture pour l'accès des touristes au centre de l'agglomération.

- Trouver des solutions en lien avec les entreprises (Plan Mobilité Entreprises), associations, clubs sportifs, événements culturels, ...

- Mettre en œuvre les mesures d'interdiction progressivement, mais en veillant à ce que l'impact sur la pollution soit significatif (choix du scénario).

- Mettre en œuvre des contrôles à visée pédagogique (au moins au départ).

- Développer un conseil mobilité personnalisé via des acteurs relais.

- Mettre en place une tarification adaptée (gratuité incitative pour certains publics sur le modèle de l'été).

- Valoriser les initiatives et l'avant-garde et donner à voir pour inciter.

Et pourquoi pas :

- Mettre en place une agence climat-mobilité (guichet unique « totem » pour accompagner le changement de modèle).

- Faire évoluer le périmètre ZFEm pour y inclure les zones récréatives du cœur d'agglomération (Semnoz, Veyrier) en lien avec l'image de zone à forte respiration.

3. Droit de suite : points à suivre ensemble dans la durée -----

Pour être pertinents, transparents et efficaces vis-à-vis de cette mesure, nous proposons, tel que le prévoit notre cadre de coopération, de suivre ensemble trois des points suivants :

Mise en œuvre des mesures d'accompagnement :

> calendrier de mise en œuvre
> bilan : impacts / effets induits

Plan de communication :

> comment sait-on s'il touche les personnes concernées ?

Mesure des impacts sur la santé : quel outil de pilotage ?

> suivi régulier
> transparence des informations

Le PLUI, comment fait-il pour garantir la mise en œuvre de ces évolutions ?

> espaces réservés (pôles d'échanges multi-modaux, covoiturage, P+r) ; partage de voirie ; emprise d'espace bâti / végétalisé ; réglementation du stationnement ; ...

> organisation spatiale du commerce

> réflexions dans les communes sur le renouvellement des espaces dédiés à la voiture (voirie, stationnement surface et souterrain).

