

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

Contribution à la  
mise en oeuvre  
de la ZFEm.

Synthèse des  
travaux de  
l'Espace citoyen.



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





# SANTÉ CLIMAT ÉQUITÉ SOCIALE IDENTITÉ TERRITOIRE MOBILITÉ SOLIDARITÉ

L'amélioration de la qualité de l'air constitue un enjeu de santé publique. Le dispositif Zone à Faible Émission mobilités, prévu par la loi Climat & résilience d'août 2021, entrera en vigueur sur le territoire du Grand Annecy à partir de 2025.

Le Conseil de développement, Espace citoyen du Grand Annecy, est sollicité pour apporter sa contribution au projet. Plus particulièrement sur la problématique de l'équité sociale, puisque de futures restrictions de circulation automobile pourront impacter des ménages aux revenus modestes : *« identifier les conditions de réussite et les risques lors de la mise en oeuvre de la ZFEm pour préserver une équité sociale. »*

[saisine Espace Citoyen, janvier 2023]

## Mise en oeuvre de la Zone à Faibles Émissions - mobilités

- *les conditions de maintien d'une équité sociale.*

Saisine : janvier 2023  
Contribution : décembre 2023

# Sommaire

Notre démarche

9

## 1. PRENDRE LA MESURE

10

Exploration du sujet :

- des questions à clarifier
- des enquêtes de terrain pour prendre la température
- des sources institutionnelles et techniques

**DIAGNOSTIC  
PARTAGÉ**

**PAGE 13**

11

12

12

## 2. S'INSPIRER

14

Observer comment cela se passe ailleurs :

- des ingrédients utiles pour avancer
- la définition de l'équité sociale
- retours d'expériences conseils de développement
- les travaux de l'Enseis sur les changements de comportements
- accompagner les situations de précarité : les éclairages apportés par Wimoov

**LES BONNES  
PRATIQUES**

**PAGE 21**

14

15

16

18

20

## 3. PRIORISER

22

- les thèmes influents sur notre problématique
- analyse des déterminants

**FREINS &  
LEVIERS**

**PAGE 30**

22

24

- questionnaire prospectif : les mobilités en 2033

**PRIORISATION  
DES ACTIONS**

**PAGE 35**

32

<b>4. LES CONDITIONS DE RÉUSSITE</b>	<b>36</b>
• les déterminants de la réussite	36
• préconisations pour répondre aux besoins des citoyens et du territoire du point de vue de l'équité sociale	38
	<b>LES DÉFIS À RELEVER</b>
	<b>PAGE 41</b>
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>42</b>
• pour préserver l'équité sociale	42
• dès 2024	43
• détails des mesures d'accompagnement	44
<b>ÉVALUATION</b>	<b>46</b>
• le radar des 6 repères qui comptent pour préserver l'équité sociale	46
• le droit de suite : 3 points à suivre ensemble dans la durée	47

Merci à tous les membres de l'Espace citoyen qui ont apporté leur contribution aux réflexions et à l'élaboration de l'avis.

Baptiste Barbier-Kezel  
Fatiha Bensaïd  
François Blanchut  
Kristian Colletis-Wahl  
Francis Courage  
Jean-Louis Debuissou  
Jean De Santis  
Jean-Pierre Dietrich  
Bernard Dugerdil  
Franck Dumontier

Philippe Goy  
Gilles Kraan  
Yves Lafoux  
Evelyne Marteau  
Charles Mercier-Guyon  
Hervé Ogier  
Pierre Perinel  
Cécile Rossi  
Yoland Strehl  
Benjamin Thaller

Merci également à l'Enseis, Hélène Buys [enseignante] et ses étudiantes [Émilie, Jody, Lya, Stéphanie] que nous avons eu plaisir à accueillir lors de leurs stage de 1ère année pour réaliser un diagnostic social de territoire et dont les analyses nous ont éclairé sur la situation des pays plus ruraux d'Alby et de Fillière. Merci aux communes, aux écoles et aux professionnels qui les ont accueilli pour leurs enquêtes de terrain : Alby-sur-Chéran, Chapeiry, Charvonex, Cusy, Fillière, Gruffy, Groisy, Saint-Félix et Villaz.

Merci enfin aux partenaires qui nous ont accordé du temps d'échange d'expériences : Écov, Wimoov, les CoDev de Toulouse, Lyon, Strasbourg et Grenoble ainsi que la Coordination Nationales des Conseils de Développement [CNCD].

Aline Husson  
Cécile Martin  
co-référentes du groupe ZFEm

## *Pour une zone à forte respiration d'utilité sociale...*

*Au terme de notre étude nous sommes parvenus à la conclusion que la ZFEm est :*

- un sujet de controverse inutile, étant donné le faible nombre de véhicules concernés par les interdictions,*
- mais en revanche un outil utile pour engager les débats.*

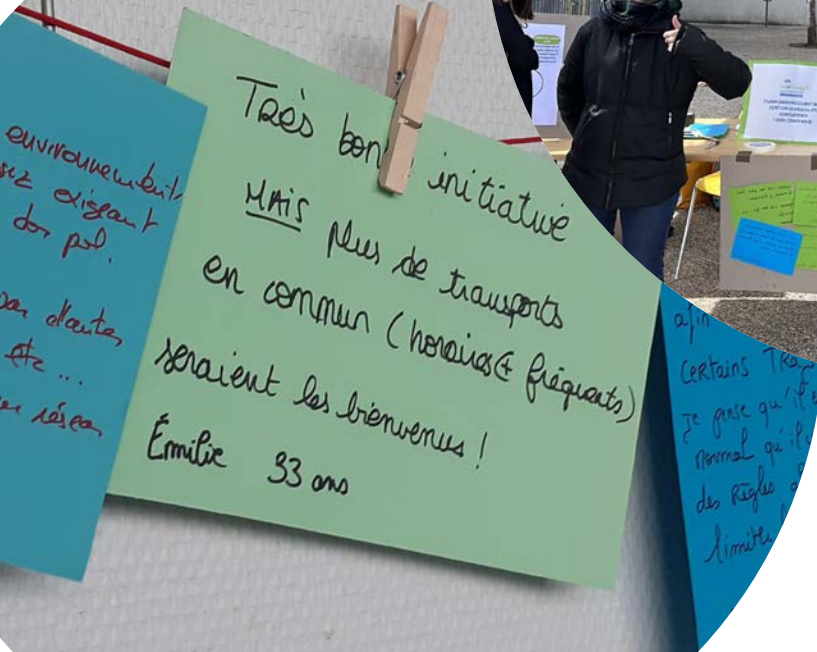
*... débats sur l'équité, la santé, les pollutions de l'environnement dues à nos déplacements, le dérèglement climatique et de nouvelles façons de nous déplacer autrement qu'en voiture solo, l'apaisement de notre territoire saturé par les flux automobiles...  
... et pour favoriser la transition vers des mobilités décarbonées pour tous.*

*La Zfem, c'est la possibilité de transformer  
une contrainte en opportunité.*

*Sans attendre les infrastructures lourdes projetées, il est possible de mettre en oeuvre dès aujourd'hui une nouvelle vision de la mobilité au sein de l'agglomération : un projet ambitieux pour notre territoire : une zone « à forte respiration et qui soit d'utilité sociale » ?*

*Le plan de communication est essentiel. Il devra mettre en avant les bénéfices du changement, et les mesures concrètes adaptées à chacun pour sortir du tout voiture. Il sera notamment essentiel d'aider et conseiller sur le terrain les personnes impactées directement notamment les plus modestes, pour lesquelles l'usage de la voiture, de par son coût, est souvent un facteur de précarisation.*

ÉMILIE, JODIE, LIA &  
STÉPHANIE, ÉTUDIANTES  
DE L'ENSEIS. EN STAGE AVEC  
NOUS POUR 3 MOIS.  
PAYS DE FILLIÈRE ET D'ALBY.



**D'après l'Encyclopédie du développement durable, l'équité sociale est le fait « d'offrir des conditions de vie justes et équitables pour tous les hommes et femmes, afin qu'ils puissent accéder à leurs besoins fondamentaux. »**

## Améliorer la santé publique en diminuant la pollution de l'air

- un outil de prévention de santé publique
  - des restrictions de circulation automobile
- .....> vers des mobilités décarbonnées

## Encore faut-il que la mesure soit équitable

- résidents des zones polluées
- propriétaires de véhicules anciens
- captifs de la voiture



**Comment faire pour que l'équité sociale soit préservée malgré des restrictions de circulation ?**



## Notre démarche

### 1. prendre la mesure

- comprendre : les définitions, les contraintes
  - clarifier : échanges services et élus
  - enquêter : Enseis ; enquête flash
- => diagnostic partagé

### 2. s'inspirer

- partager : expériences et représentations
  - les conditions du changement
  - les situations de précarité
- => les bonnes pratiques

### 3. prioriser

- caractériser : 6 groupes de variables influentes
- => analyse des freins et des leviers pour l'action
- définir les limites du consensus / évolutions des mobilités pour le Grand Annecy
- => priorisation des actions

### 4. conditions de réussite, nos préconisations

- une vision globale
  - piloter, informer, mesurer, compenser, accompagner
- => les défis à relever pour favoriser l'équité sociale et faciliter l'acceptabilité des mesures de restriction

### Conclusions

Équité sociale

Qualités d'usage

Acceptable

Défis à relever

ZFEm équitable ?

# 1. prendre la mesure

## Équité sociale

- comprendre : les définitions, les contraintes
- clarifier : échanges services et élus
- enquêter : Enseis ; enquête flash  
=> diagnostic partagé

## L'influence des médias & idées reçues



## Ideologie sociale de la bagnole

André Gorz  
 “ La bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l'a rendue puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n'ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des

La mission d'information de l'Assemblée nationale sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) a présenté les conclusions de ses travaux ce 12 octobre. Alors que les ménages les plus modestes et les habitants des communes rurales et périurbaines risquent d'être les plus touchés par l'instauration de ZFE-m, ses deux rapporteurs formulent une vingtaine de recommandations pour faciliter l'accès des particuliers comme des professionnels à ces zones et accélérer le déploiement des mobilités alternatives dans les territoires.



## Des questions à clarifier dans les documents de concertation

**Besoin au démarrage de visiter les contours de la commande et de clarifier notre périmètre d'investigation, d'où un certain nombre de questions «béotiennes» qui peuvent être utiles au moment de la concertation...**

Pour comprendre le sujet et en saisir les enjeux, il est nécessaire de questionner l'opportunité du projet et les critères sur lesquels il s'appuie :

- Comment est mesurée la qualité de l'air ?
- Quelles sont les données analysées ?
- Quelle est la part des voitures dans cette pollution ?
- Quels sont les seuils de pollution définis ?
- Quelle est la situation actuelle du territoire vis-à-vis de ces seuils ?
- Comment va-t-on mesurer les impacts de la ZFEm sur la qualité de l'air ?
- Comment mesurera-t-on les impacts sur la santé (cf observatoire des pneumologues) ?
- Comment ajuster les calendriers avec le Plan de Mobilité pour optimiser la cohérence des différents plans ?
- Est-ce que le critère de l'équité sociale sera mesuré dans la mise en oeuvre des différentes solutions techniques ?
- Pourquoi ne pas tenir compte du nombre de kilomètres parcourus ?
- Les mesures seront-elles les mêmes pour tout le monde ?
- Comment font les autres agglomérations ?
- Comment se fera le choix du périmètre ?

Et des questions plus pratiques pour le moment de la mise en oeuvre :

- Y a-t-il obligation de résultats en terme de qualité de l'air ?
- Où pourrai-je me renseigner pour connaître la procédure, les aides, ... ?
- Comment savoir si je peux avoir des aides ?

## Les enquêtes de terrain

### Étudiante Enseis

[avril - mai]

- . observations
- . interviews garagistes et concessionnaires

### Étudiante Enseis

[avril - mai]

- . porteurs de paroles sur 4 marchés

### Étudiante Enseis

[avril - mai]

- . enquête par questionnaire auprès des parents d'élèves

### Espace citoyen

[octobre]

- enquête flash sur les parkings auprès de propriétaires de voitures anciennes dans les secteurs pollués

## Les sources institutionnelles et techniques

- 4 rencontres d'échanges avec les élus et services en charge du déploiement de la ZFEm (21 mars, 27 juin, 3 octobre et 7 novembre 2023).
- Rencontre avec le vice président en charge de la mobilité du Grand Annecy en septembre 2023.
- Webinaire « *Les solutions pour organiser une ZFEm* » proposé par la Gazette des communes.
- Bibliographie (cf annexe).

### À noter une évolution du dispositif national cadre des ZFEm en cours d'été.

Suite au comité ministériel de la qualité de l'air en ville du 10 juillet 2023, le Grand Annecy, dont les indicateurs de qualité de l'air (NO<sub>2</sub>, particules) sont inférieurs aux normes européennes en vigueur entre dans la catégorie des « **territoires de vigilances** », dont la seule obligation prévue par la loi concerne la restriction de circulation des véhicules non classés au 1er janvier 2025.

## RENCONTRES

### EXPERTS

ÉCOV

### Société proposant des solutions de covoiturage petites distance

#### Offres intéressantes :

- Covoiturage en ligne sur des axes présentant des flux importants, complémentaire aux lignes de transport en commun : arrêt avec panneaux lumineux, délai garanti, système sms / bouton d'appel, rétribution des conducteurs, retours d'expériences positifs, modèle économique à consolider par la collectivité.
- Ligne de covoiturage en zone diffuse basée sur le volontariat : auto-stop organisé (exemple Chambéry <-> La Féclaz).

#### 3 bonnes idées :

- Covoiturage en ligne sur l'agglomération d'Annecy en solution transitoire dans l'attente du déploiement des transports en commun sur certains axes aux flux importants (par exemple, Saint-Félix <-> Annecy).
- Fond vert de l'État mobilisable sur le déploiement du covoiturage par l'agglomération.
- Développement du covoiturage solidaire, notamment vers les massifs (dont déplacements loisirs) autour d'Annecy.

### La ZFEm est une mesure socialement inéquitable...

- > Les habitants qui sont plus ou moins exposés que d'autres à la pollution de l'air.
- > Les habitants qui seront plus ou moins empêchés dans leurs déplacements par la ZFEm.

- Les alternatives crédibles à la voiture (performance des transports existants, grandes infrastructures, innovations techniques et sociales...) se font attendre.
- Des solutions pour faciliter le changement doivent être actionnées **dès maintenant**.
- C'est en allant sur le terrain qu'une information juste peut rencontrer le public impacté pour **l'aider et le conseiller**.
- **Tout le monde** devrait se sentir concerné, y compris les plus aisés qui continueront d'avoir le choix.

**Pour être équitable la ZFEm doit profiter dès aujourd'hui de la période de transition pour faciliter le changement et poser les bases d'une transformation réussie.**

## 2. s'inspirer

- partager : expériences et représentations
- les conditions du changement
- les situations de précarité  
=> les bonnes pratiques

Qualités d'usage

### Le partage d'expériences vécues : une situation contrainte de déplacement

**ATELIER 1**  
PARTAGE D'EXPÉRIENCES

#### Facilitants

- Accompagnement des déplacements : développement des transports alternatifs, parkings en périphérie, covoiturage, aides financières.
- Prise en compte des besoins de toutes les parties prenantes.
- Encouragement à la démobilité.
- Cohérence entre les agglomérations.
- Communication, sensibilisation et échanges.
- Sentiment d'équité.
- Respect des droits et libertés.
- Identification des publics plus ou moins défavorisés.
- Évaluation et ajustement.

#### Freins

- Transports en commun : horaires, jours, zones géographiques.
- Dangersité du vélo et de la trottinette pour une certaine population.
- Compréhension du dispositif de la ZFEm.
- Vignette crit'air : réducteur.
- Pénalisation des personnes défavorisées.

## Le partage de représentations de situations justes et équitables

ÉTUDIANTES  
DE L'ENSEIS



### ATELIER 2 DÉFINITION DE L'ÉQUITÉ SOCIALE

#### 1. Points importants à retenir de nos expériences vécues

- Comparaisons avec d'autres mesures qui sont bien acceptées comme le tri des ordures.
- Cohérence entre les agglomérations et savoir expliquer les différences si il y en a.
- Mesures d'accompagnement financières, aides pour les plus précaires.
- Bien prendre en compte la reconnaissance des besoins de chacun.
- Sentiment d'équité important et sensible qui nécessite d'être pris en compte.

#### 2. Quels sont les ingrédients qui facilitent l'équité sociale ?

- La pédagogie, les échanges, l'accompagnement, la solidarité.
- Accessibilité aux droits, à l'information, aux aides, aux alternatives, à l'éducation, à la culture
- Justice, non discrimination.
- Identifier les publics plus ou moins favorisés dans le cadre du processus.
- Prendre en considération les besoins des parties prenantes (travail préparatoire).
- Réduire les effets de seuil.
- L'évaluation régulière pour ajuster au fur et à mesure.

#### 3. Quelles réponses face aux difficultés rencontrées ?

- Les échanges, l'écoute, la communication et la sensibilisation.
- Ouvrir le périmètre à la variabilité horaires et jours : ce sera juste si pas interdiction totale => maintenir un espace de liberté.
- Exception intelligente (peut se déplacer si c'est pour aider les autres : comme pendant le confinement).
- Moins pénaliser les personnes défavorisées.
- Reconnaître les problèmes non considérés initialement et renégocier si besoin.

## TOULOUSE

### 3 retours d'expériences ou données importantes :

- Le déroulement de toutes les étapes d'un projet est indispensable.
- Développer l'information, l'écoute et la pédagogie pour l'accompagnement.
- Approche globale : urbanisme, mobilité, impacts ...

### 3 bonnes idées :

- Pacte social doit inclure en amont les impacts sociaux si on veut éviter l'effet gilet jaune.
- Mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation participatif.
- Test de l'écorce pour évaluer la pollution.

## LYON

### 3 retours d'expériences ou données importantes :

- La communication est centrale (maillon faible à Lyon) avec un volet « info pollution » à pousser
- Premiers retours ambigus sur mesures : Dérogation petit rouleur utilisée de façon importante par les résidents du coeur d'agglomération pour rejoindre leur résidence secondaire, recours aux aides à la conversion peu important
- Enjeu fort d'égalité de traitement dans la définition du périmètre au-delà du coeur de ville

### 3 bonnes idées :

- Le CoDev doit être associé à l'évaluation du dispositif sur la base d'indicateurs partagés
- Concept de l'agence de mobilité à reproduire.
- La ZFEm est à construire en cohérence avec le déploiement de solutions alternatives à la voiture. crédibles en coût et temps.

## Inter CoDev – Coordination Nationale

### 3 retours d'expériences ou données importantes :

- 48 000 décès prématurés par an soit 9% de mortalité.
- 30% de la population atteinte d'une allergie respiratoire.
- Coût sanitaire annuel 100 milliards €.

### 3 bonnes idées :

- Mieux signaler les ZFEm aux automobilistes arrivés jusque-là (zones péri-urbaines mal desservies), entourées de parkings bien fléchés.
- Une agence des mobilités pour accompagner les personnes touchées par les ZFEm.
- Proposer / financer des cours de remise à vélo aux habitants (ex : Rhoazon mobility à Rennes).



## STRASBOURG

### 3 retours d'expériences ou données importantes :

- Large périmètre : la ZFEm à Strasbourg englobe les 33 communes.
- Beaucoup de moyens alloués : mesures d'accompagnement et budgets.
- Pas de retour direct du Conseil de développement ; contact avec les agents de la métropole.

### 3 bonnes idées :

- Année pédagogique ciblée précédant la mise en place des ZFEm : communication ciblée.
- Accompagnement très précis « conseil en mobilité » : entretien et diagnostic individuel, compte mobilité etc.).
- Appui sur de multiples partenaires : associations, formation de professionnels au contact de publics en situation de précarité, ...

## GRENOBLE

### 3 retours d'expériences ou données importantes :

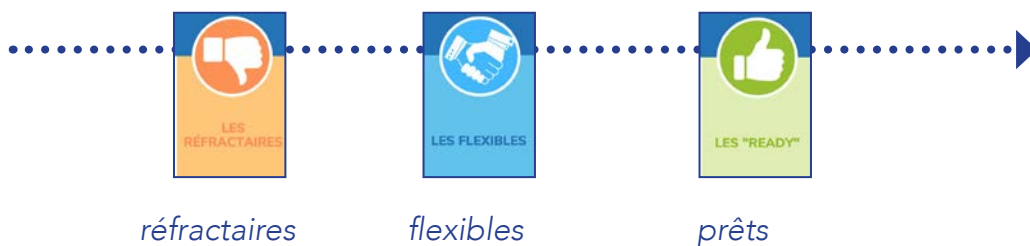
- La ZFEm est un dispositif encore mal connu et qui demande des moyens conséquents en communication et en accompagnement.
- L'opportunité et la pertinence du projet sont questionnées : si tout le monde est d'accord sur l'objectif (amélioration sanitaire) c'est la façon d'y arriver qui diverge : consolidation des données scientifiques et autres moyens mis en oeuvre.
- Le changement de comportement qui est visé en terme de déplacements passera par la transformation des imaginaires (liberté associée à la voiture individuelle). Cela doit toucher toute la population.

### 3 bonnes idées :

- Une formule « pass » [12 jours/an].
- Un parcours d'aide individualisé.
- Le slogan : « Il est temps de changer d'ère »



On ne peut pas se passer de la voiture alors que les alternatives de déplacement ne sont pas là.



**adapter les offres aux besoins de chacun : c'est à la fois le principe de l'équité et la condition de la dynamique du changement**

**Pour être équitables, les mesures doivent être ajustées aux besoins de chacun :**

- proximité avec la pollution
- accès alternatives de déplacement
- capacité socio-économique

**Pour paraître efficaces, les mesures doivent agir dès maintenant, sans attendre les infrastructures.**

**Tout le monde doit se sentir concerné.**

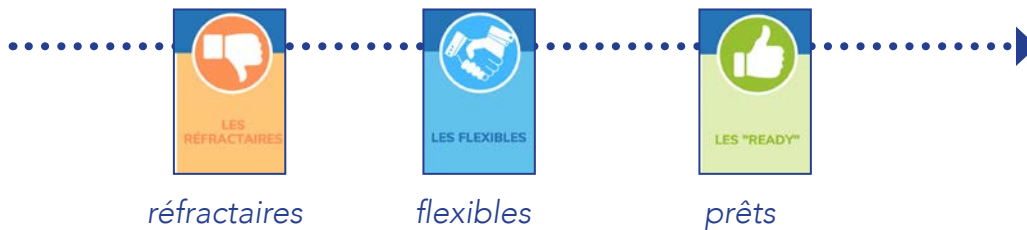
**PANEL DE GENS INTERROGÉS :**

- Écoles : parents, grands-parents, assistantes maternelles.
- Professionnels : 2 garagistes et 2 concessionnaires sur chaque territoire.
- Grand Annecy : agents, élus et membre Espace citoyen.
- Experts : Association Wimoov.
- Marchés (4) : porteurs de paroles (70 personnes)

ÉTUDIANTES  
DE L'ENSEIS

## De quoi avons-nous besoin pour changer ?

comment il voit, pense le problème  
ce qu'il est prêt à faire  
de quoi a-t-il besoin  
comment peut-on l'aider  
comment s'adresser à lui



"on ne se contente pas d'interdire la voiture : il y a beaucoup de morts à vélo également.

"je comprends le lien entre pollution de l'air et problème de santé mais je ne suis pas encore prêt à lâcher ma voiture.

"méconnaissance aujourd'hui du dispositif zfe

"je ne suis pas tout seul à faire des efforts

"les besoins de se déplacer vont diminuer avec le développement du télétravail

«les + riches participent aussi à l'effort commun

"l'évolution technologique nous permettra de continuer à fonctionner comme si de rien n'était

"la voiture aura de moins en moins sa place en ville

"existence d'alternatives efficaces pour se déplacer dans de bonnes conditions

"je sais que les restrictions de déplacement en voiture individuelle ont un réel impact positif sur la santé

"la mesure s'applique aussi aux touristes

"les mesures dérogatoires sont adaptées aux besoins des utilisateurs

"la mesure présente des souplesses (jour et heure)

"les stratégies d'évitement sont anticipées

"prévention # injonction => nécessité de contrôles ?

"le soutien au développement de solutions partagées entre voisins

"retrouver des espaces en ville pour faire d'autres choses, plus intéressantes que juste stationner des voitures (zones de fraîcheur, végétalisation, espaces de loisirs,...

"je suis informé et je sais à qui m'adresser si besoin ; je sais quels sont mes droits et obligations

[citations extraites de l'enquête réalisée par les étudiantes de l'Enseis sur le terrain]

# Accompagner les situations de précarité

## RENCONTRES EXPERTS WIMOOV

### Mission

- Travaillent avec le public insertion & les seniors.
- Les étudiants ne sont pas une population cible, sauf si en stage et en situation de précarité.
- Via des structures : mission locale, pôle emploi, structures d'insertions, Bazar sans frontières, et structures avec les personnes en situation de handicap même si ce n'est pas le public de prédilection etc.

### Différentes missions :

- Auto-école associatives (avec deux formatrices).
- Référente conseillère senior, et 3 conseillers mobilité.
- Service location de véhicules : scooter électrique et thermique, et vélos électriques, petite skoda, bientôt des voitures électriques et thermiques.
- Public qui vient des cités, surtout le public insertion, pour aller au travail (1 semaine à 3 mois).

### Rencontre avec l'association Wimoov

- Conseil en mobilité auprès d'un public en insertion et senior via des structures d'insertion, mission locale, Pôle emploi, etc.
- 1200 tests de mobilité et 900 accompagnements / an (74).
- Mission auto-école, service de location temporaire de véhicule, aide à la réparation.
- Partenaires : Département, ville Annecy, Norauto, Renault, France Active

### Comment ils voient la situation de la mobilité à Annecy ?

- Dans le département, il y a quelques personnes qui ne peuvent pas se passer de leur voiture (hors centre-ville).
- Personnes avec les horaires décalés pour lesquelles on ne peut pas proposer du bus.
- Mais ils ont l'impression de réussir à inciter les gens à aller vers d'autres moyens (covoiturage, autopartage).
- Problème d'informations car il y a des choses en termes de mobilité mais les gens ne les connaissent pas. Par exemple : les personnes pôle emploi peuvent avoir une carte gratuite de bus.

### Comment le public a accès à vos services ?

Pas automatique, il faut que la personne passe par un prescripteur

ou un référent social (par exemple Pôle emploi oriente la personne). Puis, Wimoov prend connaissance de la problématique, et prend contact avec la personne.

### Opportunités

- Si le retrofit était proposé, cela pourrait être envisagé dans la prise en charge des réparations.
- Le problème des vieilles voitures n'est pas seulement celui de la pollution, mais aussi celui du coût induit par l'entretien et les réparations. Wimoov est en capacité de conseiller ces publics.
- Wimoov n'utilise pas actuellement le système de leasing mais considère que cela peut être une piste à explorer. L'aide peut ainsi bénéficier à plusieurs personnes et cela pollue moins.



«zones périurbaines les oubliées des politiques de transport en commun, insuffisantes et peu inclusives.»

La précarité entraîne des renoncements, des frustrations, de la colère...La ZFEm peut être en fonction du territoire et de ses revenus une fabrique à renoncement. Pour une transition juste, l'urgence est de donner le choix.

Le développement de l'offre des transports alternatifs doit être accompagné de tarification solidaire, de communication sur les avantages de ces mobilités, d'une éducation sur le coût de l'autosolisme.

« Le sentiment du choix du moyen de transport est lié au niveau des revenus.»

Le statut sociétal de la voiture est encore très fort d'où les difficultés à rompre avec les habitudes comportementales. **La déconstruction des représentations obsolètes des mobilités pour élaborer un nouveau récit et éclairer le débat citoyen est un pré-requis pour y arriver.**

Populations fragiles et vulnérables (bas revenus, conditions de mobilité contraignantes), précaires (coût du carburant) et dépendance forte à la voiture et à l'autosolisme.

# QUALITÉ D'USAGE

## Les bonnes pratiques

**Les restrictions d'usage de la voiture seront appréciées à partir du moment où tout le monde s'y retrouvera et que l'on sera sûr que cela sert à quelque chose...**

**Quelle est collectivement notre puissance d'impact sur la santé ?**

- Superposons :
  - les lieux de résidence touchés par la pollution de l'air
  - les solutions de report modal de proximité
  - les situations socio-économiques des résidents / utilisateurs
- Dans le contexte particulier du Grand Annecy :
  - mix habitat rural & urbain
  - identité de bourgade balnéaire privilégiée par les éléments naturels
  - flux de transit
- En tenant compte des marges d'évolutions des options solidaires pour diminuer la part modale de la voiture individuelle de façon équitable:
  - voiture partagée en voisinage
  - transport à la demande
  - covoiturage organisé
  - leasing social et rétrofit

**La ZFEm ne sera équitable que si celles et ceux qui en ont besoin trouvent des solutions.**

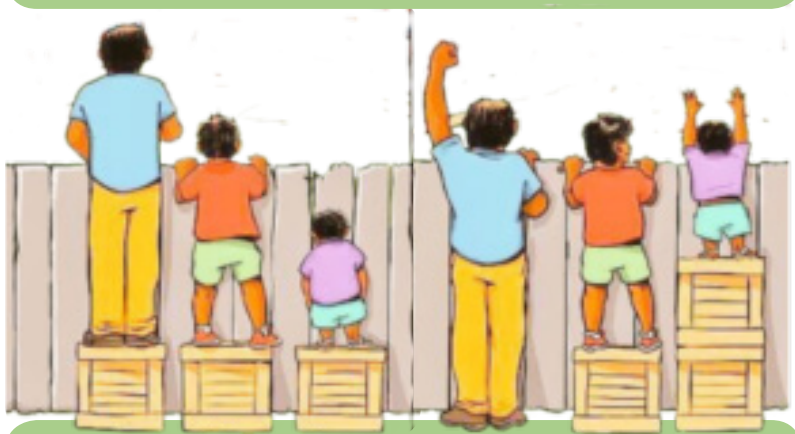
### 3. prioriser

Acceptable

- caractériser : 6 groupes de variables influentes  
=> analyse des freins et des leviers pour l'action
- définir les limites du consensus / évolutions des mobilités pour le Grand Annecy  
=> priorisation des actions



Qualité de l'air



Égalité > Équité



Mobilité

## Six thématiques dont les variables ont une influence sur le sujet

### ATELIER 3 SUJETS PRIORITAIRES



Santé



Identité - Cadre de vie



Solidarité

## la qualité de l'air



Qualité de l'air

### ENJEU

Si l'amélioration de la qualité de l'air est sérieusement prise en charge par la Pacte Climat et se décline sous différentes formes (Fond air-bois,...), la complémentarité et la coordination des différentes politiques doivent être rendues plus visibles.

### Éléments de constat

La qualité de l'air s'améliore sur le territoire. La pollution de l'air a néanmoins un impact important sur la santé. Cela est dû en majeure partie à la circulation routière.

La part du trafic routier dans la pollution de l'air est importante.

Taux Nox :  $28 \mu\text{g} / \text{m}^3$  en baisse continue sur l'agglomération d'Annecy du fait de l'amélioration des motorisations.

Taux inférieur aux normes actuelles de  $40 \mu\text{g} / \text{m}^3$  mais supérieur au norme OMS de  $10 \mu\text{g} / \text{m}^3$ . La réduction de la norme à  $20 \mu\text{g} / \text{m}^3$  devrait intervenir d'ici 2030 : la réduction des émissions est donc une nécessité.

Le trafic routier est aussi responsable d'émissions de CO<sub>2</sub> et de particules (dont freins, pneus).

Mesures mises en oeuvre par le Plan Qualité de l'Air (PQA).

Émission secteur résidentiel (majoritaire pour les particules fines) : Fond air - bois, programme « j'éco-rénove mon logement ».

Émissions industrielles : Fond air-entreprise, charte chantier air climat.

Émission transport routier (70% des Nox) : mesures mobilités (vélo, TC, ..), ZFEm.

Que peut la ZFEm ?

Ce dispositif est méconnu du public, mal compris et mal accepté.

Il y a besoin de « preuves » : efficacité des efforts fournis.

Pédagogie et communication : faire évoluer les comportements de tous.

Perception de ce constat par les habitants.

Étude BVA ; Enquêtes Enseis (hors périmètre) ; Enquête flash (in périmètre).

Sujet médiatique sensible

La pollution est perçue par une majorité de citoyens comme un problème, beaucoup sont prêts à faire évoluer leur comportement, certains sont démunis en terme de solutions, quelques uns sont rebelles.



## la santé



### ENJEU

Les phénomènes de pollution étant complexes et interdépendants il semble 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 (Agence Régionale de Santé, ...) et donne lieu à la diffusion d'une information fiabilisée.

### Éléments de constat

La mauvaise qualité de l'air est un facteur aggravant de maladies respiratoires, responsables de 53 décès chaque année sur notre territoire. Selon la localisation de son habitat, certains sont plus impactés que d'autres.

Les logements construits à proximité des gros axes de circulation ne sont pas protégés de cette pollution de l'air.

Zones impactées par la pollution : coeur d'agglomération et le long des grands axes : 27100 habitants touchés.

Certains équipements de type école et maison de retraite sont situées dans le périmètre.

La végétation n'est pas suffisamment présente dans les zones denses pour pouvoir séquestrer les pollutions.

En dehors des zones d'activités économiques, cela relève de la compétence des communes, qu'il faudra donc associer à la mise en oeuvre de la ZFEm.

Coordonner les actions avec les communes là où cela est nécessaire.

Interdépendance des polluants/ santé environnementale.

Information fiable, accessible pour prendre connaissance des évolutions.

Élargir aux sujets du bruit, de la réduction des îlots de chaleurs, ...

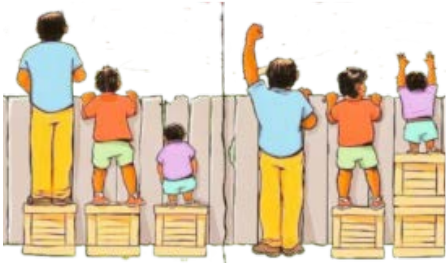
Développement de la pollution par l'ozone liée au changement climatique par exemple.

Éco-anxiété -> éco-lucidité.

Bien être, santé-mentale.

Solutions collégiales participatives.

## l'équité sociale



Égalité - Équité

### ENJEU

Offrir des conditions justes et équitables pour tous afin qu'ils puissent accéder à leurs besoins fondamentaux.

### Éléments de constat

Spontanément, l'évocation de restrictions de circulation basées sur la vignette crit'air est perçue comme inéquitable puisque seules les personnes ayant les moyens financiers pourront continuer à circuler sans se poser de question. De fait, la Zone à Faibles Émissions est parfois rebaptisée «Zone à Forte Exclusion».

Tout le monde est concerné par la lutte contre la pollution. Niveau de vie moyen plus élevé sur le territoire : l'apparente richesse ne doit pas masquer les catégories défavorisées (une partie de travailleurs pauvres, familles monoparentales)...

Revenus médians ; revenus disponibles # modes de vie.

Composition familiale et spécificité (âge, handicap, ...).

Dispersion géographique des publics sensibles.

Conditions de mobilités et culture du déplacement.

Équipement : nombre et type véhicule.

Accès aux transports en commun : distance, fréquence et fiabilité.

Voiture individuelle est le moyen le plus coûteux pour se déplacer.

Lieu d'habitat choisi / subi (#impact pollution et accès mobilités).

Impact du périmètre : coeur d'agglomération / périphérie rurale.

Typologie logement / capacité stationnement + à mettre en regard des nouvelles constructions.

Distance aux aménités, déplacements hors travail les plus importants.

Non recours.

Accès à une information adaptée.

Autonomie dans les démarches de relais conseils.

Visibilité des accompagnements proposés.

## le territoire



Identité - Cadre de vie

### ENJEU

Resituer la ZFEm dans la problématique plus générale d'une ville apaisée et résiliente vis-à-vis du changement climatique.

### Éléments de constat

À Annecy en particulier où l'eau du lac est bonne pour mettre dans les biberons, impossible d'assumer que l'air qu'on y respire soit vicié...

Le confort d'usage à l'intérieur d'un périmètre «apaisé».

Fluidité des déplacements via transports en commun (desserte SIBRA optimum en qualité et fréquence) et excellence des modes doux à l'intérieur du périmètre ZFEm ; accessibilité via des portes d'entrée.

Cohérence du périmètre avec la pollution de l'air.

Accès à de nombreuses aménités (santé environnementale : air, bruit, espace retrouvé, ...).

Cohésion de l'ensemble du territoire : la ZFEm ne doit pas pénaliser les populations éloignées du centre de l'agglomération.

Équité du temps de transport (Transport à la Demande, lignes transports en commun adaptées, ..).

Accessibilité aux services de base pour tous : santé, administratif ... (relocalisation en proximité des lieux d'habitat)

Faciliter les déplacements de périphérie à périphérie en transports en commun et éviter les contournements d'opportunité.

Une success story pour Annecy zone d'excellence : après l'eau pure, viser l'air pur (« zone à forte respiration »). Image à préserver et développer.

Faire d'une contrainte une opportunité, un projet positif et fédérateur : importance de la communication.

Porter une vision globale en lien avec le PLUI-HMB et le nouveau plan de mobilité.

Vis-à-vis du tourisme, cultiver l'image de la ville apaisée, mettre en avant les portes d'entrée et les multimodalités dans l'expérience touristique.

Importance des flux et connexions avec les territoires voisins.

Aire d'attraction de Genève : flux de circulation à gérer (transports en commun, covoiturage..). Mais aussi tension sur le marché immobilier.

Gérer les flux pendulaires du week-end vers la montagne : pourquoi ne pas inclure les zones récréatives de prédilection Semnoz et Veyrier dans le périmètre ZFEm ?

Travailler avec les agglomérations limitrophes : mettre en place un comité de suivi territorial.

## les mobilités



Mobilité

### ENJEU

Traverser au mieux une période de changement forcément destabilisante puisque liée à l'abandon progressif de la voiture individuelle.

### Éléments de constat

Le trafic automobile tient une responsabilité prépondérante dans cette pollution de l'air. Seulement 7% de véhicules concernés (4, 5, NC) et encore moins d'ici 2030 en raison du renouvellement naturel du parc = les choses évoluent dans le bon sens même sans la ZFEm.

Confort du déplacement en voiture individuelle limite l'impact d'autres façons de se déplacer.

=> des alternatives plausibles à la voiture individuelle

distance - temps - bien-être

Desserte optimum au coeur d'agglomération desservi par des pôles d'échanges multi-modaux et appropriée pour les plus éloignés (Transport à la Demande par exemple).

Prise en compte de l'autonomie des personnes.

Logistique du dernier kilomètre.

Pôles multi-modaux en périphérie.

Techniquement, on sait faire des véhicules décarbonés. Puisqu'ils sont considérés comme «propres», aucune bonne raison de faire autrement

=> intégrer la ZFEm dans un panorama plus large de mesures pour une ville «apaisée».

Un parc de véhicules plus propres # vision globale / électrique => critères de «propre» ?

Développement d'autres modes, communs et/ou actifs, attractifs.

Inclure toutes les pratiques, y compris de loisirs et touristiques.

Dans l'imaginaire social, la voiture est un luxe et procure un fort sentiment de liberté individuelle. Les lobbys automobiles sont forts pour nous le faire croire depuis longtemps.

=> démobilité : moins et mieux de déplacements.

Télétravail et tiers-lieux

Efficacité des transports en commun / horaires nuits, week-end, jeunes et tarifs avantageux.

Réorganisation et réaffectation des parkings.

Des aspects financiers attractifs peuvent détourner certaines aides de leur objectif.

=> dans une vision globale pacte climat, envisager des solutions de réemploi / économie circulaire.

Coût global de l'usage de la voiture.

Systèmes dérogatoires : petit rouleur, horaire décalé, transit.

Retrofit et leasing social.

Coopérations et solidarités.

## les solidarités



Solidarité

### ENJEU

Solidarités particulières à développer vers les personnes en difficulté, que ce soit pour des raisons de santé, de mobilité ou de handicap... avant que cela ne devienne la norme sociale au travers de solutions novatrices.

### Éléments de constat

Le recours à la voiture individuelle est encore souvent une nécessité. «À moins de vivre et travailler dans le périmètre dense, tu ne peux pas t'en passer.»

L'accès notamment au sport, à la culture, au loisir est limité par les possibilités de déplacements et certains sont plus impactés que d'autres.

- > gestion événementielle
- > soir, nuit, week-end ? étudiants ?
- > plus petits événements ?

Jusqu'à aujourd'hui, la mobilité était facile et dominée par la possession d'une voiture individuelle.  
=> passer de la possession à l'usage

Auto-partage, location entre particuliers, ...

Déploiement d'un Transport à la Demande, solution de covoiturage (ECOV,...), autostop,...

Les services d'accompagnement personnalisés sont très peu développés.

Wimoov accompagne les personnes en situation précaire et les personnes âgées : conseil mobilité individualisé, location de véhicules, réparation solidaire

Coupler la pratique d'une activité sport-loisirculture avec un billet de transport.

Le prix d'1 voiture si l'on considère son coût global est devenu hors de portée pour une partie de la population. Or, lorsqu'il n'existe pas d'alternative, les personnes sont piégées par une évolution de société qui les dépasse.

Des alternatives doivent exister avant la mise en oeuvre de la ZFEm, même si elles sont provisoires.

Ouvrir un débat de société sur le sujet pour ce territoire.

Il n'y a aucune concertation sur les alternatives à proposer qui inclue l'ensemble des parties prenantes.

Coordination et synergie entre les acteurs : réparateur de vélos, prestataire de services, compagnies touristiques, camping, culture-sport-loisir, santé, Usmb...

Nouveaux métiers à inventer, recrutement et formation chauffeurs bus.

## Freins / biais cognitifs



Qualité de l'air

La question de la pollution est de + en + intégrée dans la perception mais pour certains, il n'y a aucune certitude que le jeu de la ZFEM en vaut la chandelle.



Santé

De nombreuses choses impactent la santé (tabac, alcool, obésité,...). Quel est vraiment l'impact de la mesure sur l'amélioration de la santé ?



Égalité &gt; Équité

Perception spontanée et partagée par beaucoup d'un dispositif inéquitable.

Image d'une ville riche qui masque les disparités.



Mobilité

Croyance qu'on n'y arrivera pas . Des solutions alternatives insuffisantes aujourd'hui et parfois méconnues. Pour beaucoup, la voiture comme objet social et de liberté individuelle.



Cadre de vie

Déni des problèmes posés par la voiture. Spécificités lac montagne favorisent ce déni.



Solidarité

Peu développée et peu visible jusqu'à présent. Ne pas y croire parce que la société est trop individualiste. Tendance de non recours aux aides : méconnaissance, ...

## Leviers

Écouter  
Informer  
Apporter des preuves  
Donner confiance

Sensibiliser & Mesurer  
Associer un ensemble de partenaires : une politique santé-environnement avec les professionnels concernés (les épidémiologistes,...)

Certains sont convaincus de l'impact de la mesure et trouvent même que cela ne va pas assez vite.  
Compenser & Accompagner  
Mesures personnalisées

Créer les alternatives adaptées (bus, vélo, sécurité des déplacements...) et le faire savoir + les équipements liés (p+r, pem...) Politique «culturelle» vers la démobilité et la limitation du recours à la voiture individuelle

Valoriser l'imaginaire d'une ville sans voiture.  
Débattre.  
Politique «culturelle» et usages nouveaux d'une ville sans voiture.

Accompagner individuellement les personnes ciblées par les restrictions. Soutenir et encourager les initiatives solidaires, proximité (voisins, club,...). Être pro-actif en diffusant des exemples. Système d'aides ciblées.

## Impacts - bénéfiques : équité sociale préservée si...

---

Vulgarisation «scientifique»

Médiation

Mise en confiance par un ensemble de politiques publiques cohérentes : «on s'y met tous»

---

Cela porte ses fruits et que l'on peut connaître les effets produits par nos efforts communs.

---

Accéder à une réponse adaptée selon mes besoins  
Moyens humains à consacrer à la mise en oeuvre du dispositif pour se déployer sur le terrain  
La controverse est assumée et portée au débat.

---

Dès la phase transitoire on met en place des alternatives. Chacun a accès au transport dont il a besoin. La voiture individuelle devient un outil au service d'usages communs et non plus un signe de distinction sociale.

---

La ville devient concrètement un endroit plus confortable. Zone à forte respiration.  
Il n'y a plus d'intérêt à prendre sa voiture (+ long et + cher).

---

Avoir le sentiment de contribuer à l'avant-garde.  
Développe le sentiment d'appartenance au territoire et à la communauté (je ne suis pas le seul).

---



**La ZFEm ne sera équitable que si tout le monde se sent concerné par la décarbonation des mobilités et ses impacts positifs sur la santé.**

# Les mobilités en 2033. Quelles évolutions pour le Grand Annecy...

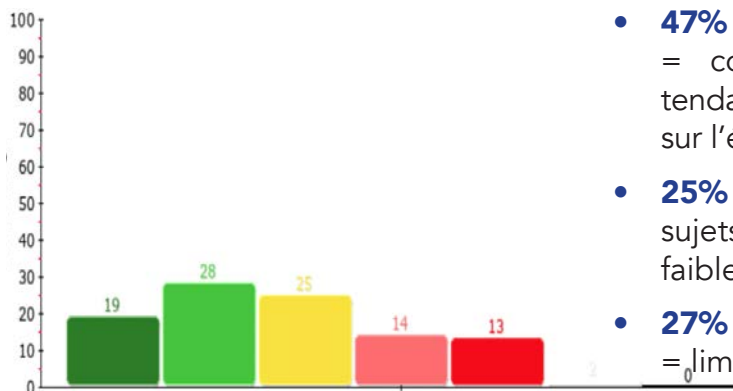
En s'appuyant sur les recherches documentaires, les échanges de pratiques et l'analyse des variables influentes, 3 piliers ressortent principalement pour favoriser l'équité sociale de la ZFEm :

- le changement est à engager sans attendre ;
- tout le monde se sent concerné ;
- ceux qui en ont besoin trouvent des solutions de remplacement adéquates.

Il nous a semblé nécessaire d'explorer plus largement auprès des citoyens, résidents ou usagers du territoire, le degré d'accord ou de désaccord avec un certain nombre de ces tendances qui ressortaient de nos travaux. Nous pouvons ainsi nous baser sur un panel de **176 réponses** pour mesurer les limites du consensus concernant ces sujets.

*Une zone « à faible émission » est à l'étude pour restreindre la circulation dans le périmètre le plus pollué du territoire, soit le cœur d'agglomération. Cette démarche fait partie du Plan de Mobilités qui prévoit par ailleurs de développer ses transports en commun et ses pistes cyclables, accompagnés de pôles multimodaux. Nous souhaitons donc, en vous soumettant quelques « idées reçues », mesurer quelles sont les limites du consensus à propos de ces sujets. Projetez-vous en 2033. D'après vous, les affirmations suivantes seront-elles réalisées ?*

## Résultats



- **47%** perceptions positives, favorables = consensus, base d'accord sur des tendances identifiées comme influentes sur l'évolution des mobilités d'ici 2033
- **25%** d'avis mitigés, nuancés, incertains = sujets à débattre, à approfondir, signaux faibles
- **27%** perceptions négatives, défavorables = limites de l'acceptabilité

## 4 champs d'investigations et 20 questions

- La pollution de l'air due au trafic routier est trop élevée. Cela entraîne une mortalité prématurée.
- Le parc de véhicules polluants sera remplacé et le nombre de véhicules en circulation va diminuer.
- La solidarité facilitant le mouvement, des solutions de partage de véhicules vont se répandre.
- La diminution du trafic va contribuer à apaiser le territoire en apportant de nombreux bénéfices.





degré de  
croyance

## Base d'accord très favorable - tendances lourdes confirmées -

- À la condition que les touristes soient soumis aux mêmes contraintes et ne puissent plus entrer non plus dans le centre-agglomération.
- Les modes actifs (pied, vélo, trottinette,...) en 2033 sont multipliés par 3.
- Il est admis que la qualité de l'air est améliorée grâce à la baisse du trafic routier.
- Les commerces sont relocalisés près de chez soi, ce qui fait diminuer le trafic routier
- Des espaces de stationnement étant libérés des voitures, ils sont végétalisés, ce qui permet également de compenser la pollution et la chaleur.
- Cependant, j'ai besoin de dérogation en cas de besoin car si nécessaire je suis prêt à contourner le périmètre et à faire plus de kilomètres.
- Le covoiturage se développe et cela peut représenter une opportunité pour arrondir ses fins de mois.
- Les services de location, du type Citiz se généralisent.

## Avis mitigés - signaux faibles à débattre -

- Le doute existe encore sur le fait qu'en 2033, les voitures thermiques sont exclues des centres-villes.
- Peut-être est-ce lié au fait que l'on ne croit pas majoritairement que les déplacements par transport en commun sont dominants.
- La cherté comparée de la voiture n'est pas reconnue, ce qui n'aide pas à sa diminution.
- Même si des solutions alternatives se développent (covoiturage, voiture partagée) on a du mal à croire qu'il n'y aura plus qu'1 seule voiture par famille.
- Quant à l'exemplarité de la qualité de l'air sur le territoire, on manque de conviction. Réussir une «zone à forte respiration» reste à prouver.
- L'idée est par contre assez controversée de penser qu'en 2033, il n'y a plus de voiture dans le coeur d'agglomération.
- Et si cela peut être un souhait, on ne croit pas encore qu'en 2033, les solutions de transport en commun sont efficaces jusque dans les hameaux éloignés.

## Non croyance dans la réalisation - limites de l'acceptabilité -

- De même que les solutions mutualisées auraient devancé la propriété d'un véhicule.
- Et ainsi pour la voiture électrique qui serait commercialisée à bas prix, le doute est de mise.
- La majorité pense que les déplacements professionnels n'auront pas fortement diminué.
- La voiture partagée entre voisins ne remporte pas un plébiscite.
- Quant au fait que les centres-villes pourraient être congestionnés par les voitures autonomes, Uber et livraisons, non on n'y croit pas.

**Notons que pour chacun des items, 25% au moins des participants émettent un avis favorable.**

LES RÉSULTATS DE NOTRE ENQUÊTE NOUS MONTRENT QU'IL EXISTE UN SOCLE IMPORTANT DE CITOYENS PRÊTS À DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS SUR LESQUELS S'APPUYER POUR METTRE EN OEUVRE NOS PRÉCONISATIONS.

L'AMORCE DU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS, DÉJÀ VISIBLE, PEUT ÊTRE ACCÉLÉRÉE AVEC LA ZFEM.



**27%**

S'il paraît difficile de se projeter dans un centre-ville sans voiture, c'est parce que la voiture électrique à bas prix apparaît peu crédible et les solutions de mutualisation ne sont pas plébiscitées. Dans le même temps les personnes ne croient pas que les déplacements professionnels auront fortement diminué.



**25%**

Si la tendance générale montre de l'engouement vers de nouvelles façons de se déplacer, il reste une part d'indécision importante sur le fait de diminuer l'usage individuel de la voiture. Les avis sont mitigés sur le fait d'exclure les voitures thermiques des centres-villes. Sans doute a-t-on du mal à croire que ce sera possible alors que les déplacements par transport en commun ne seront pas encore dominants. La cherté comparée de la voiture n'est pas reconnue et on a du mal à imaginer qu'il n'y aura plus qu'une seule voiture par famille. Réussir une «zone à forte respiration» reste à prouver car il y aura sans doute toujours des voitures dans le cœur d'agglomération et les transports en commun ne seront peut-être pas efficaces jusque dans les hameaux.

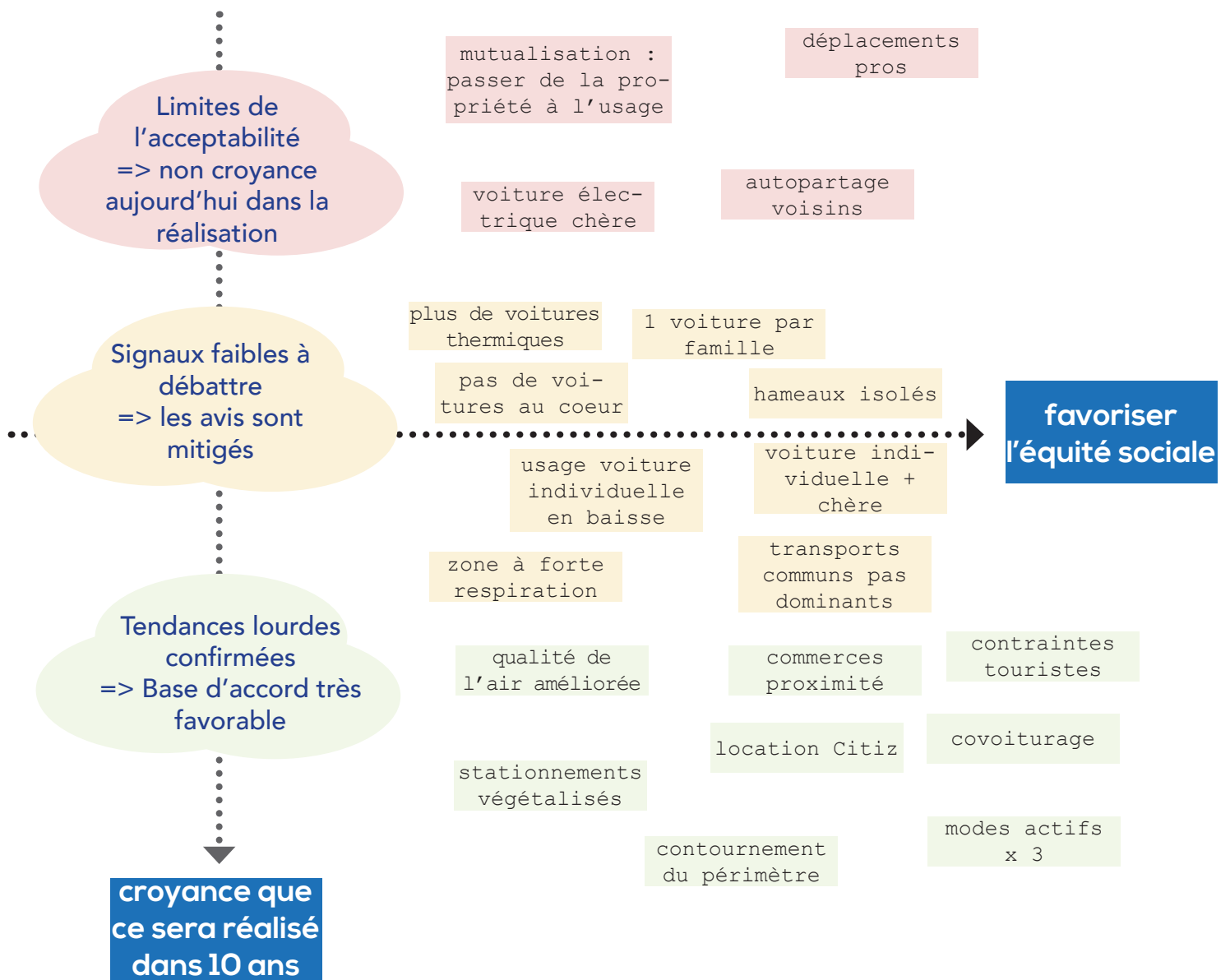


**47%**

Nous avons une base solide de plus d'1/4 d'avis favorables sur tous les items proposés. Il y a bien une équipe de pionniers prêts au changement. Ils croient notamment, pour plus de la moitié d'entre eux, que la qualité de l'air sera améliorée grâce à la baisse du trafic routier. Les espaces de stationnement seront alors végétalisés. Le report se fera notamment au profit des modes actifs qui seront multipliés par 3 et à la condition que les touristes soient soumis aux mêmes contraintes. Si cela est possible c'est aussi parce que la croyance est forte que les commerces seront relocalisés près de chez soi. Le recours au covoiturage et à la location de type Citiz est plébiscité. La majorité reste prête en revanche à faire des kilomètres supplémentaires si elle devait contourner le périmètre interdit.

## Les actions prioritaires : stratégies pour faciliter l'équité sociale

Déconstruire les points de vue dominants sur l'avenir des mobilités & repérer les signaux faibles qui vont changer la donne... Cela permet de baliser les futurs possibles pour éclairer les enjeux stratégiques.



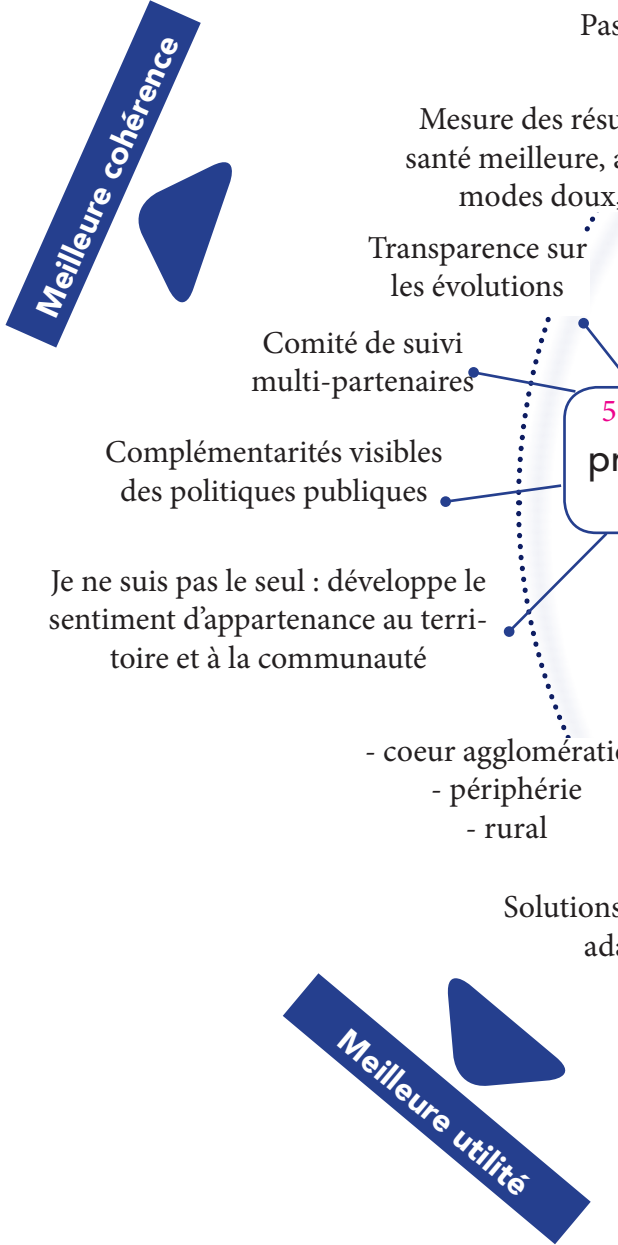
La ZFEm sera encore plus équitable si on élargit l'horizon à l'évolution des solutions de mobilité et de nos modes de vie

## 4. conditions de réussite, nos préconisations

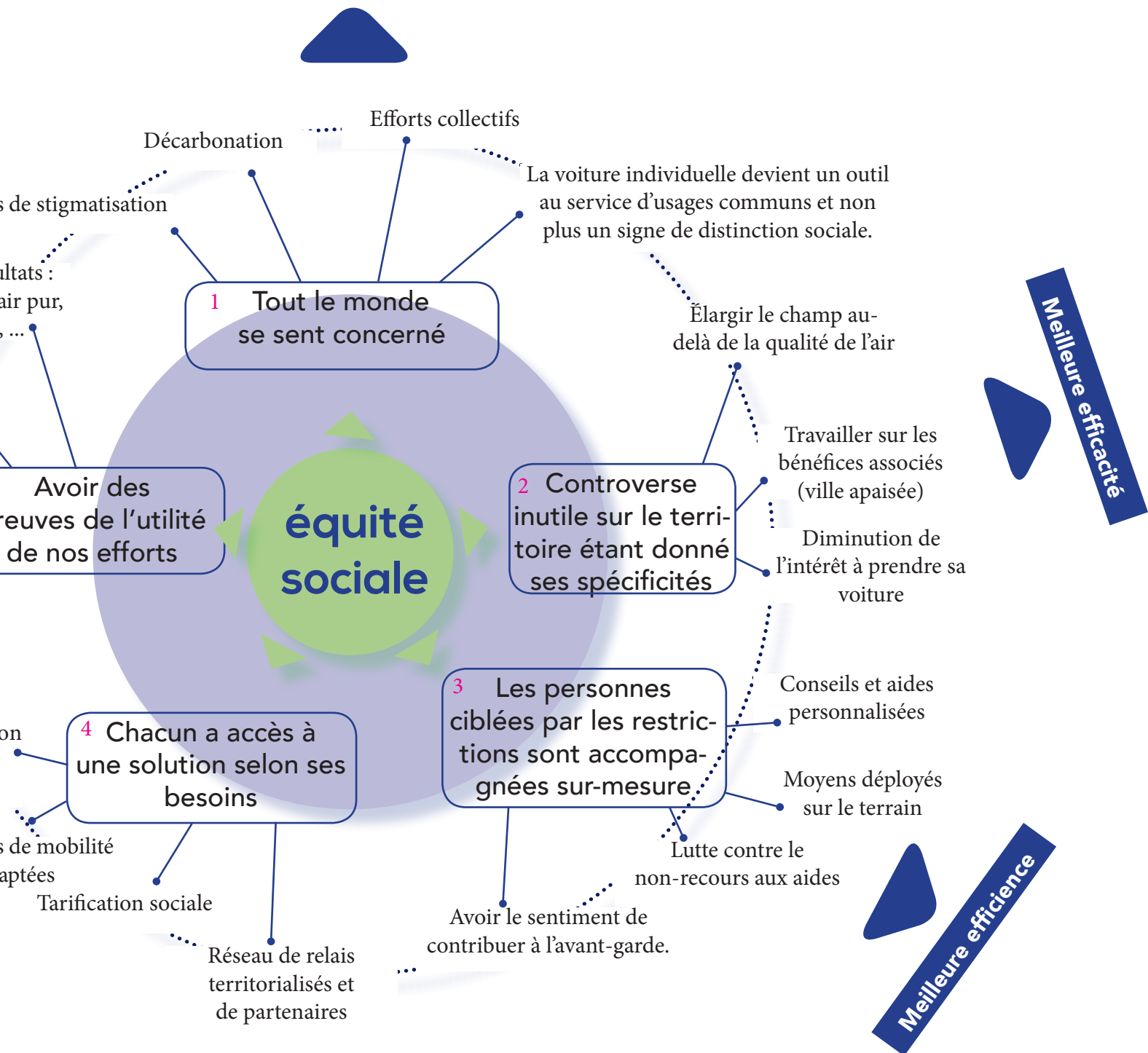
### Défis à relever

- une vision globale
  - piloter, informer, mesurer, compenser, accompagner
- => les défis à relever pour favoriser l'équité sociale et faciliter l'acceptabilité des mesures de restriction

## Les déterminants de la réussite du point de vue de l'équité sociale



Meilleure pertinence



Comment faire pour que l'équité sociale soit préservée malgré des restrictions de circulation... et dans l'attente du déploiement de plus grosses infrastructures (échéance 10 ans) ... ?



## PILOTER

- Un comité de pilotage pluridisciplinaire.
- Un comité de suivi territorial avec les territoires limitrophes.
- Développer les partenariats nécessaires : communes, département, acteurs de la prévention sociale, ...



sans tabou

## INFORMER

pour comprendre sans oublier personne  
=> «Facile À Lire et à Comprendre»

---



en valorisant les communs

## MESURER

pour rendre compte => reconnaître les  
efforts accomplis pour améliorer la situation

---



et la sobriété des usages

## COMPENSER

par des innovations sociales en valorisant la  
sobriété des usages

---



visible tout de suite

## ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS

DE COMPORTEMENTS en organisant le passage à un  
nouveau paradigme de la circulation



Comment ça marche : Simple comme l'autostop !

- 1- Choisissez votre panneau de destination
- 2- Faites votre trajet

Laissez si possible un avis grâce au QR code



- Pas d'inscription
- Pas de réservation nécessaire
- Pas de contraintes horaires
- Pas de paiement
- Pas de pollution supplémentaire

- Une info globale sur la pollution et la santé.
- Communication ZFEm = changement de comportement pour tous.
- Doublée d'une information spécifique des personnes concernées.
- Visibilité de la cohérence avec les politiques mobilités et aménagement.
- Pourquoi pas : porter une ambition forte « zone à forte respiration ».

- Mettre en place un suivi de la qualité de l'air.
- Mettre en place un suivi des impacts sur la santé (Agence Régionale de Santé,...).
- L'évolution de la décarbonation.
- L'évolution des mobilités par types.
- Le recours / non recours aux aides et services.

- Écoute et solutions adaptées pour les publics impactés et fragiles : conseil personnalisé via relais, aides ciblées, solutions innovantes (Wimoov, leasing social, retrofit,...).
- Prévoir les dérogations nécessaires, le temps du changement.
- Pourquoi pas : mettre en place un compte mobilité pour les publics impactés.

- Déployer rapidement et faire connaître les mesures prévues au plan de mobilité.
- Conseil en mobilité / tarification adaptée.
- Soutenir les initiatives et donner à voir : plateforme de covoiturage, voiture partagée,...
- Mettre en place une agence climat - mobilité.
- Pourquoi pas : faire évoluer le périmètre ZFEm pour y inclure les zones récréatives du cœur d'agglomération (Semnoz, Veyrier).

## ANGEMENTS

le territoire selon ce  
démobilité





## Les défis à relever pour favoriser l'équité sociale

### Comment faire pour...

- ... rendre visible la cohérence et la complémentarité des différentes politiques pour améliorer la confiance dans la pertinence de la Zone à Faibles Émissions mobilités ?
- ... 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 bénéfices 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 ?



**Pour une Z.one à F.orte**

**R.espiration d'utilité sociale**

## Conclusions POUR PRÉSERVER L'ÉQUITÉ SOCIALE

- La pollution de l'air est un sujet de préoccupation pour les citoyens.
- Néanmoins, le dispositif ZFEm questionne sur son opportunité sur un territoire comme celui d'Annecy : part faible des véhicules ciblés, inéquité sociale de la mesure.
- Nous sommes convaincus que cette mesure prend son sens au sein d'une politique plus globale mobilité / climat / santé / aménagement pour construire une ville apaisée en regard du trafic automobile grandissant.
- Les enquêtes montrent l'existence d'un socle solide de citoyens, prêts à des changements dans leurs habitudes de mobilité, sur lequel s'appuyer pour induire un changement de comportement pour tous des aujourd'hui.
- Un incontournable est d'accompagner les publics les plus fragiles impactés par les interdictions, en leur offrant des solutions de mobilité aptes à diminuer leur précarité.
- Le choix de l'agglomération devrait selon nous porter une ambition forte pour :
  - Faire de la ZFEm un dispositif d'utilité sociale.
  - Transformer notre territoire en zone à forte respiration.
- Les conditions de l'équité sur le territoire repose sur 3 piliers :
  - Porter un changement de comportement pour tous y compris les plus aisés.
  - Considérer et accompagner les publics les plus fragiles impactés par les restrictions.
  - Commencer tout de suite.

## Une phase de mise en oeuvre rapide :

- Pédagogie reposant sur un cercle de concertation élargi : santé, social, aménagement, mobilité, climat.
- Mesures incitatives pour tout le monde et tarification adaptée pour amorcer au plus tôt les changements de comportements vis-à-vis de la mobilité.
- Accompagnement dès maintenant des 1000 premiers (interdiction des véhicules Non Classés dès 2025) avec des aides et conseils personnalisés.
- Déployer sans attendre des solutions incitatives énoncées dans le plan de mobilité : nouvelles lignes Sibra, transport à la demande,...
- Tester des dispositifs temporaires motivants : services et infrastructures.

## Détails des mesures d'accompagnement

Prenant appui 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 en déduire des préconisations concrètes et un radar des points de vigilance à observer pour préserver l'équité sociale.

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 oeuvre nos préconisations.

### Les propositions de mesures d'accompagnement 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.

- ACCOMPAGNER**  
les changements de comportement en organisant le territoire selon ce nouveau paradigme de la démobilité
- 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 Transports à la Demande, 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.

# Équité sociale



par o  
valoris

iale

- 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 bénéfices 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.*

**INFORMER**

**pour comprendre**

sans oublier personne

> Facile À Lire et à Comprendre

TER

agglomérations  
limitrophes



pluridisciplinaire

**MESURER**

**pour rendre compte**

=> reconnaissance des efforts  
accomplis pour améliorer  
la santé

- 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**

des innovations sociales en  
santé la sobriété des usages

- 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 :

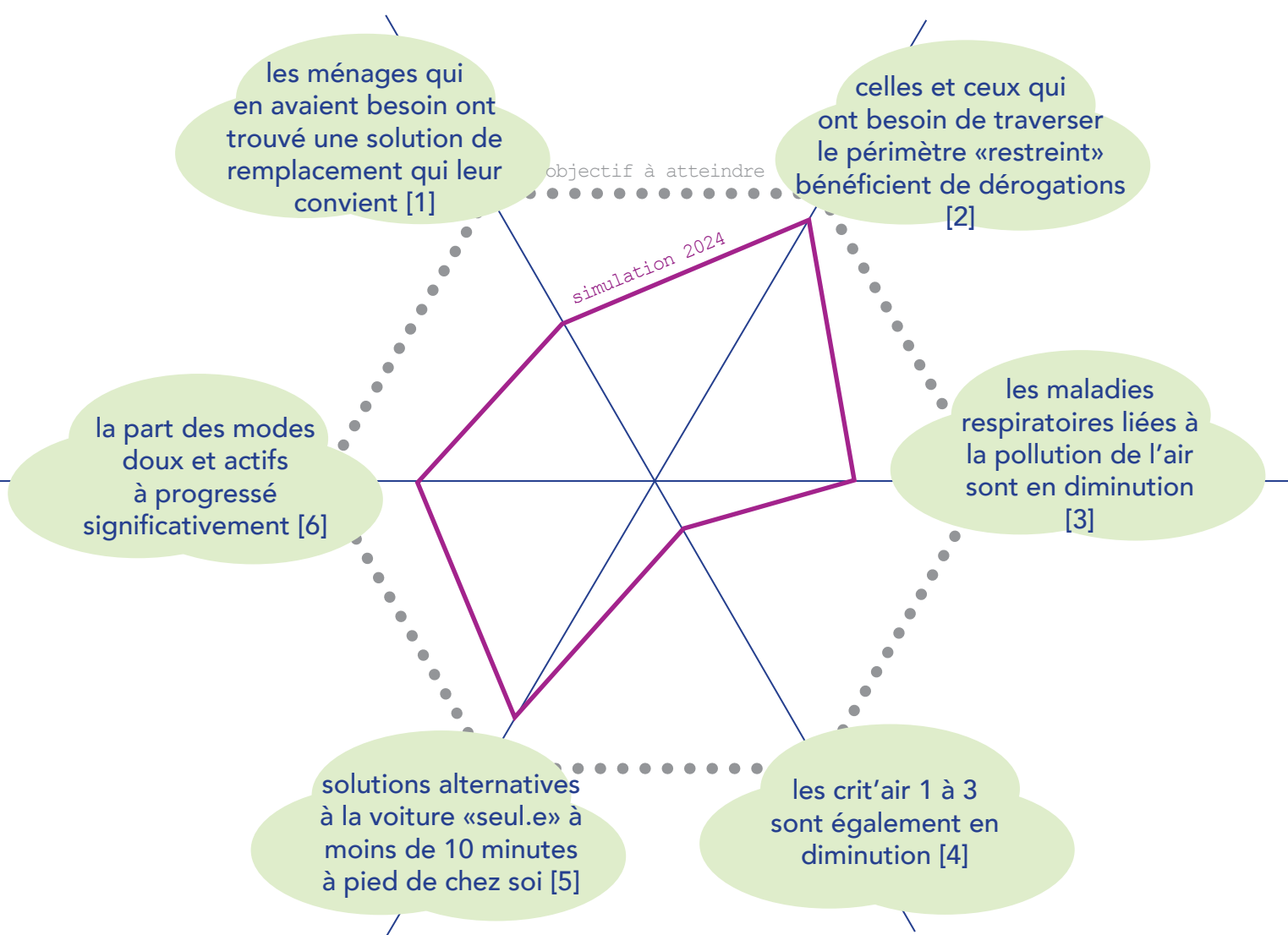
- . Un conseil personnalisé et des partenariats dédiés (Wimoov, Secours catholique, ATD Quart Monde,...).
- . Des solutions alternatives : invitation à la démobilité et aux solutions partagées.
- . Des aides ciblées : plutôt que de subventionner l'achat large de véhicules électriques sur un territoire déjà bien équipé, réserver les aides pour les citoyens impactés les plus fragiles.
- . Des solutions innovantes : leasing social, transport à la demande, aide au retrofit, 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.*

### Les 6 principaux indicateurs d'évaluation de l'équité sociale dans la mise en oeuvre de la ZFEm :



Accompagnement des personnes précaires [1], dérogations selon les besoins et facilitation du transit [2], ce sont les bases sur lesquelles tout le monde semble d'accord pour compenser la ZFEm. Mais il faut aussi que cela ait un impact sur l'objectif initial [3], c'est à dire la diminution des maladies respiratoires. Et que tout le monde se sente concerné par une mobilité décarbonée, y compris celles et ceux qui ne seront pas soumis pour l'instant à l'interdiction [4]. C'est pourquoi il faut dès maintenant proposer des solutions alternatives de proximité [5] et mesurer l'évolution des parts modales [6].

## Proposition de 3 points à suivre ensemble dans la durée :

- **Mise en oeuvre des mesures d'accompagnement :**
  - > calendrier de mise en oeuvre
  - > 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 oeuvre de ces évolutions ?**
  - > espaces réservés (Pôles d'Échanges Multi-modaux, co-voiturage, Parkings Relais) ; partage de voirie ; emprise d'espace bâti / végétalisé ; réglementation du stationnement ; ...
  - > organisation spatiale du commerce
  - > réflexions dans les communes sur le renouveau des espaces dédiés à la voiture (voirie, stationnement surface et souterrain)





# Z.one à F.orte R.espiration d'utilité sociale









Si vous souhaitez vous investir dans la vie locale et que vous êtes motivé.e par le travail d'équipe, le débat d'idées, la démocratie, la rencontre de personnes aux profils différents, ou si l'une ou l'autre des thématiques abordées vous intéressent...  
**Alors, rejoignez nous !**



**L'Espace Citoyen**  
du Grand Annecy

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT



*Merci pour votre attention*

CONTACT  
ESPACE CITOYEN

tel. 07.61.44.52.53  
mail. [espacecitoyen@grandannecy.fr](mailto:espacecitoyen@grandannecy.fr)  
web. [www.espacecitoyen.grandannecy.fr](http://www.espacecitoyen.grandannecy.fr)



## Exemples :

- Période pédagogique, sans contrôle (en espérant qu'il n'y aura jamais besoin de contrôle)
- Agence climat - mobilité : conseils pour changer de modes, pour accéder aides, lieu totem + aller vers (sur le terrain)
- Soutien (financier, juridique) des initiatives citoyennes : voiture partagée, co-voiturage
- Lien avec les entreprises (Plans Mobilité Entreprise) ; associations ; clubs sportifs ; événements culturels ; cinémas ; ...
- TAD : personne en difficulté de mobilité, isolée, éloignée des services ; soirs et week-ends
- Vélo-taxi : petits trajets et livraisons périmètre IN
- Dernier kilomètre : stationnement ; portage à domicile
- «Les oubliés de la zfe», captifs de la voiture et sans solution de rechange : partenariat associations dédiées (Wimooov, secours catholique, restaurants du coeur, ...) => les écouter car cela bénéficiera à tout le monde => besoin d'une très bonne information, en particulier, connaître les aides et les alternatives
- Sensibilisation des plus aisés car ce sont les plus pollueurs
- Développement de l'appli 'Agate'
- Infos régulière tc : évolution fréquence d'1 ligne ; nouvelle desserte ; accès privilégié quand changement ; ...
- Faire connaître le marché de seconde main : leasing, retrofit, ...
- Débat comité des partenaires : trimestriel
- Opération tous à vélos : «moins de 5 km, je peux le faire»
- Diffusion de solutions alternatives : toutes les formes possibles de déplacement

# Mesures d'accompagnement et avec des exemples / images

## Dérogations

- petit rouleur
- pour les + précaires car les tc ne vont pas se déployer demain : ex à Lyon droit de circuler dans le périmètre tant que pas d'alternative de report modal
- accès aux soins
- soirs et week-end
- ...



**Comment ça marche : Simple comme l'autostop !**

- 1- Choisissez votre panneau de destination
- 2- Faites votre trajet

Laissez si possible un avis grâce au QR code



Pas d'inscription  
Pas de réservation nécessaire  
Pas de contraintes horaires  
Pas de paiement  
Pas de pollution supplémentaire

## CF DIAPORAMA PRESENTATION DES CODEV

Strasbourg

|| **Mieux respirer c'est ça l'idée.**

[strasbourg.eu/zfe](https://strasbourg.eu/zfe)

Lyon

|| **Des lendemains qui respirent.**

[zfe.grandlyon.com/zfe-grand-lyon/](https://zfe.grandlyon.com/zfe-grand-lyon/)

Toulouse

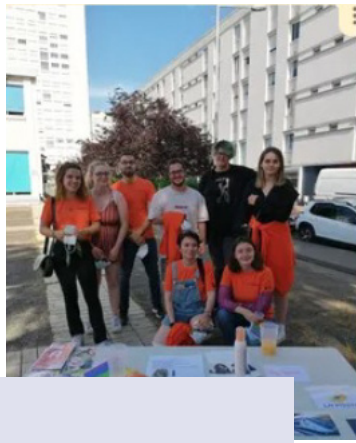
<https://metropole.toulouse.fr/actualites/zfe-ce-qui-change-au-1er-janvier-2023>

Grenoble

|| **Mieux respirer ensemble, accompagnons les déplacements de demain.**

[zfe.grenoblealpesmetropole.fr](https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr)





Wimoov

## Wimoov crée, innove et accompagne les publics en fragilité de mobilité.

Wimoov veut réduire la précarité liée à la mobilité, et faire de la mobilité inclusive, un pilier de la transition écologique.

[wimoov.org](https://wimoov.org)

[ecologie.gouv.fr/lassociation-wimoov-mobilite-plus-solidaire-0](https://ecologie.gouv.fr/lassociation-wimoov-mobilite-plus-solidaire-0)

Ecov

## Covoiturer comme on prend le bus.

[ecov.fr/fr](https://ecov.fr/fr)

15 marches - Newsletter du 7 novembre 2023

## Billet s'il vous plaît

Dans les transports publics, cela pourrait prendre des formes diverses, à adapter selon les contextes et les situations :

- Proposer de manière pro-active à tous les publics aidés d'avoir un titre de transport "par défaut" : les salariés, les étudiants et scolaires, les bénéficiaires de tarifs sociaux. Entrer dans une logique d'opt-out : ils reçoivent une carte chargée dans leur boîte à lettres et c'est à eux de la désactiver ensuite.
- Cibler les nouveaux arrivants : chaque nouvel arrivant dans une ville se verrait offrir une carte d'abonné et un titre de transport valable 3 mois; chaque touriste se verrait offrir un pass transport réutilisable.
- Tout générateur de déplacement qui ne peut pas offrir du stationnement devrait proposer d'office un titre de transport avec le ticket d'entrée (stades de foot, salles de spectacle,...).
- Faire du transport une récompense sociale : les personnes méritantes comme les aidants, bénévoles, bons élèves, champions, médaillés,...se verraient offrir des titres de transport à vie.
- Proposer le don contre don : si tu aides le réseau (bénévolat, participation à des réunions, des commissions,...), tu gagnes des droits à voyager.
- Pouvoir soutenir le réseau de transport de son coeur autrement qu'en étant utilisateur (je n'ai jamais compris par exemple qu'on ne puisse pas devenir sociétaire de son réseau de transport)
- Les moyens de contrôle seraient redirigés vers des moyens de prévention et d'accompagnement : porte-à-porte, liens avec les services sociaux, les entreprises, les établissements scolaires et de formation,...

Pour le stationnement, l'idée serait de directement lier stationnement et transport public :

- Le stationnement résidentiel donnerait droit à 2 titres de transport annuels ainsi que des offres de loueurs de voiture comme Citiz ou vélos comme Cyclable.
- Payer son stationnement en ville donnerait droit à des titres de transport temporaires et du temps de location de vélos.
- La perte ou le ratage de l'examen du permis de conduire permettrait d'obtenir un abonnement de transport gratuit.
- Dans l'autre sens l'abonnement transport annuel donnerait le droit à des avantages : location de voitures le week-end, de vélos, stationnement résidentiel gratuit,...

## L'innovation dans les mobilités...

### Pour lire la newsletter en entier :

[https://15marches.substack.com/p/billet-sil-vous-plait?utm\\_source=substack&publication\\_id=41406&post\\_id=137889063&utm\\_medium=email&utm\\_content=share&utm\\_campaign=email-share&triggerShare=true&isFreemail=true&r=cl58r](https://15marches.substack.com/p/billet-sil-vous-plait?utm_source=substack&publication_id=41406&post_id=137889063&utm_medium=email&utm_content=share&utm_campaign=email-share&triggerShare=true&isFreemail=true&r=cl58r)

[15marches.fr](https://15marches.fr)