

# SECOURS CATHOLIQUE

## PRÉSENTATION DU RAPPORT SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ



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

# QU'EST-CE QUE CE RAPPORT ?



## POURQUOI CE RAPPORT ?

Le SCCF, engagé depuis longtemps sur les questions de mobilité durable et inclusive

Pour faire entendre les voix des personnes précaires

Pour faire des agglomérations et des métropoles des zones à faibles émissions et à forte accessibilité

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



## EN QUOI CONSISTE-T-IL ?

Pas un rapport de nature statistique ou sociologique

mais

Une incitation à mieux prendre en compte l'impact des ZFE-m sur les mobilités des personnes, et des plus précaires en particulier

## QUI Y A PARTICIPÉ ?

Les délégations de l'Isère, du Cantal-Puy-de-Dôme, du Rhône et de Haute-Normandie du SCCF

Emmaüs France

Les garages solidarauto de Rouen Métropole et du 38

Fondation Européenne pour le Climat

Réseau Action Climat

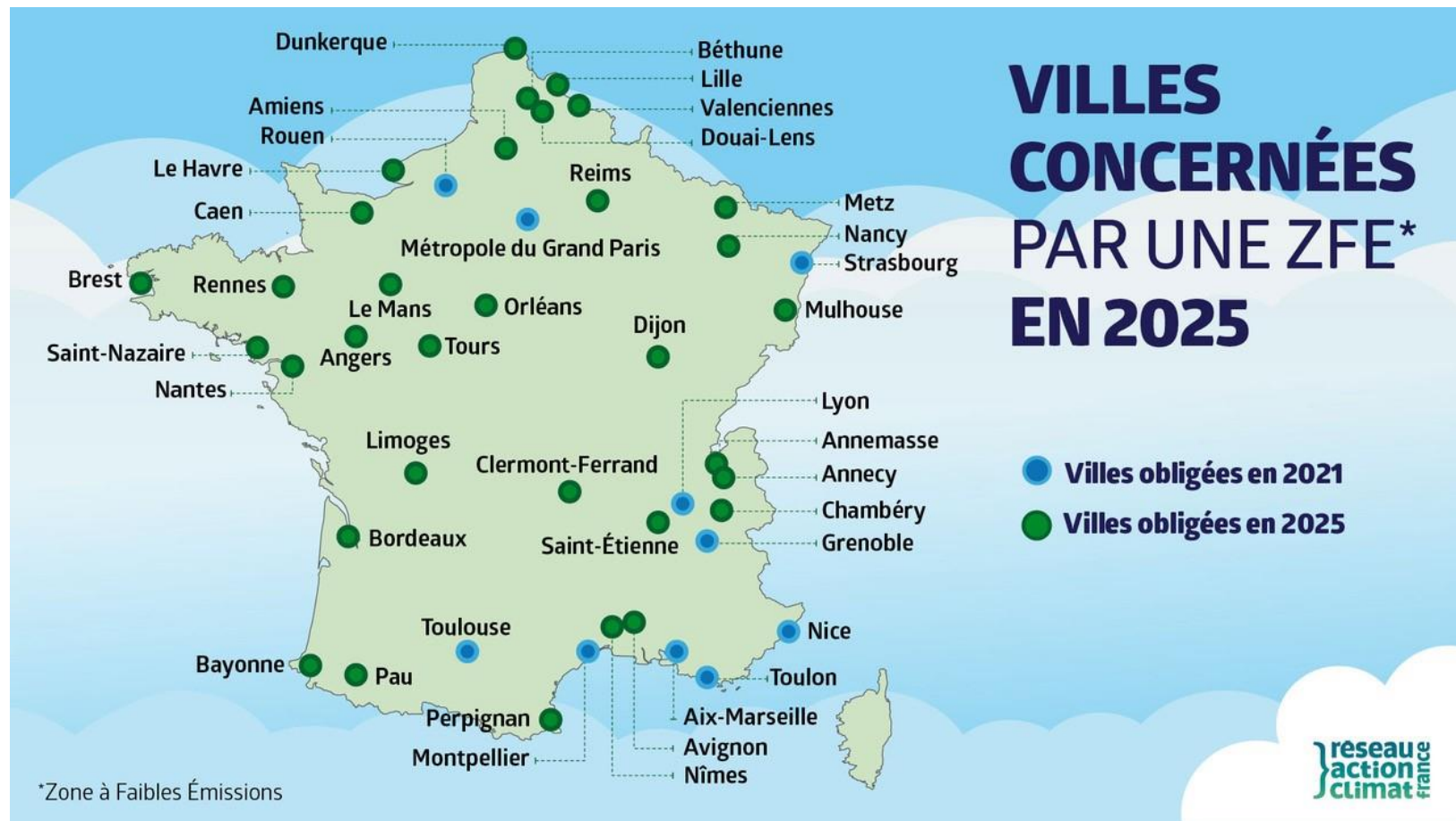
Caroline Gallez, chercheuse

Etienne Chaufour pour France Urbaine

Ellyx (cabinet d'innovation sociale)

# QU'EST-CE QUE LES ZFE-M ?

- ZFE-m (ou ZFE) = Zones à Faibles Émissions mobilité
- Dispositif visant à interdire progressivement la circulation des véhicules thermiques
- Dans 10 métropoles en 2022, puis dans **toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants** à partir de 2025.
- En 2025, **44 %** de la population française sera directement concernée, en plus des nombreuses personnes, résidant en dehors du périmètre de restriction mais s'y rendant régulièrement



# QUELS SONT NOS CONSTATS ?

## 1. Les impacts sociaux sont peu pris en compte dans les études nationales et européennes relatives aux conséquences des ZFE.

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.

## 2. Selon qu'elles soient motorisées ou non, les personnes précaires ne subiront pas les conséquences des ZFE de la même façon.

Globalement, les personnes précaires sont moins fréquemment propriétaires d'un véhicule et sont donc moins concernés que les autres par les effets directs de la ZFE. Cependant, celles qui sont motorisées seront impactées plus fortement que le reste des Français.e.s, car elles sont plus fréquemment détentrices de véhicules anciens.

50 %

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



## 3. Les personnes en dehors des ZFE seront d'autant plus impactées qu'elles sont plus dépendantes de la voiture.

Or, les habitants des zones périurbaines et rurales ne sont pas concertées et bénéficient de moins d'aides que les résidents des territoires de la ZFE.

# QUELS SONT NOS CONSTATS ?

## 4. L'impact des ZFE-m sur la réduction de ces inégalités est dépendant du périmètre retenu.

Plus le périmètre de la ZFE sera étendu, plus il inclura les territoires économiquement fragilisés et plus il aura un effet sur la réduction de ces inégalités sociales d'exposition à la pollution atmosphérique.

## 5. Peu de Français.e.s savent ce qu'est une ZFE et les conséquences qu'engendrera sa mise en place dans leur mobilité au quotidien.

Les publics les plus fragiles sont, à ce jour, les moins bien informés sur la mise en place de cette nouvelle réglementation et de son impact sur la transformation de leurs mobilités.

*« A chaque jour suffit sa peine »*

Se projeter est ainsi compliqué, Les personnes interrogées ne sont pas au courant des aides disponibles.



“ 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

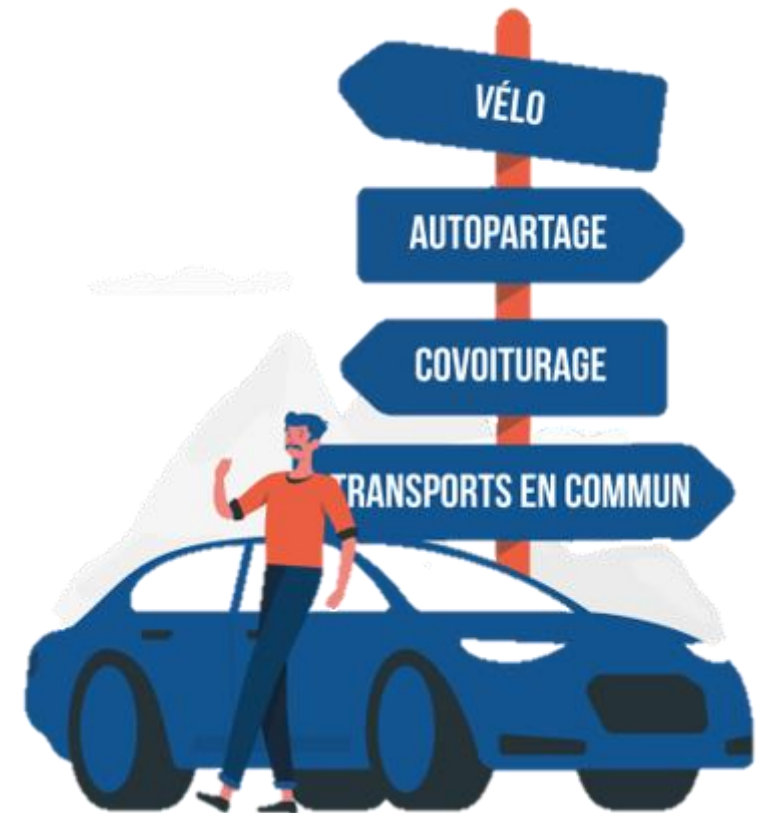
# DES ZFE À FORTE ACCESSIBILITÉ : NOS PROPOSITIONS

## DES ZFE À FORTE ACCESSIBILITÉ

Pour le SCCF, les métropoles 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.





# LES GRANDES PROPOSITIONS DU SCCF

#1

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

#2

ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA MOBILITÉ À FAIBLES ÉMISSIONS POUR LES 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

### 1.1 Informer et co-construire avec les plus précaires les métropoles et agglomération à faibles émissions et à forte accessibilité

- **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.
- 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.

### 1.2 Enrichir le diagnostic de la mobilité sur le territoire pour adapter la politique publique aux spécificités locales

- Compléter les données statistiques publiques servant à poser les bases de ce diagnostic territorial de la mobilité par des **données ad hoc**, que la collectivité doit construire avec ses interlocuteurs, afin d'**identifier les zones de fragilité mobilité**, en particulier celles concentrant les facteurs augmentant les **risques d'inégalités liées à la mobilité**.

### 1.3 Proposer des services de conseil et d'accompagnement individualisés à la transformation des mobilités

- 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.
- Cibler en priorité les **personnes en situation de précarité**.