

NOUVEAUX ACCORDS

Expérimenter le futur des contrats de ville

Décarbonation des mobilités : pas sans les quartiers populaires !

Synthèse de l'atelier dé-contracté n°6

Le 28/11/23 - 40 participant.e.s

Animé par Manon Loisel et Nicolas Rio de Partie Prenante

LE PROGRAMME NOUVEAUX ACCORDS



Penser l'avenir des contrats de ville à partir du terrain

Des temps d'échange entre les chevilles ouvrières du contrat de ville que vous êtes pour croiser les expériences de terrain et prendre un peu de recul. Notre terrain, c'est votre quotidien !

Dans le cadre d'un partenariat entre la 27e Région et l'ANCT

Un an de recherche-action qui se déploie dans trois territoires (Aix Marseille Provence Métropole, Communauté Urbaine de Dunkerque et Vitry-le-François), en lien avec les centres ressources et l'IRDSU pour tester les marges d'évolutions du contrat :

<https://www.la27eregion.fr/nouveaux-accords/> ;

Regarder l'objet contrat avec un œil neuf pour en interroger la fonction et le potentiel au lieu de s'enfermer dans les contraintes de calendrier et de procédures

POURQUOI UN ATELIER SUR LES QPV ET LA DECARBONATION DES MOBILITES ?



Ces vingt dernières années, l'alliance entre rénovation urbaine et développement des transports en commun a permis d'améliorer la desserte des quartiers populaires. Mais aujourd'hui, **leurs habitant.e.s apparaissent comme les grands oubliés de la décarbonation des mobilités**. La plupart des solutions mises en place par les collectivités bénéficient surtout aux CSP +. Et le débat public se focalise (à raison) sur les difficultés des habitants périurbains.

Pourtant, les quartiers sont aux premières loges des problématiques de décarbonation des mobilités. C'est en tout cas l'hypothèse que nous avons voulu mettre en discussion à partir de la mise en œuvre des **Zones à Faibles Emissions** (partie 1).

Pour y faire face, cela nécessite de **réactiver le dialogue** entre les acteurs de la politique de la ville et ceux en charge des mobilités. Faire alliance pour prendre en compte **les besoins de mobilités spécifiques** des habitant.e.s et le poids des **inégalités urbaines** et dans l'élaboration des stratégies de mobilités décarbonées, comme dans leur mise en œuvre (partie 2).

ZFE et quartiers populaires : quand les gagnants potentiels se transforment en perdants effectifs



Onze métropoles ont déjà mis en place une zone à faibles émissions (notamment le Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble). Dans ces zones, la circulation des véhicules les plus polluants est limitée. D'ici 2025, **les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants** devront avoir instauré une ZFE.

Les quartiers peuvent être considérés comme les gagnants de cette stratégie, car ils sont très impactés par la pollution de l'air. Mais ils sont aussi mis en difficultés par cette mesure, car le parc de voitures anciennes (et donc plus polluantes) y est aussi beaucoup plus important.

Les quartiers sortiront-ils plutôt gagnants ou plutôt perdants des ZFE ? C'est la première question qu'on a posée aux participant.e.s, pour mieux comprendre la place de la voiture dans les quartiers.

Les quartiers populaires sont sur-exposés à la pollution de l'air et donc les bénéficiaires potentiels des ZFE

« Nous le savons, la pollution de l'air touche en premier lieu les populations les plus précaires et ses effets sur la santé sont catastrophiques. La pollution de l'air représente environ 48 000 morts par an. Combien parmi eux habitent les quartiers populaires ? »
Antoine Sueur, Président d'Emmaüs France

« Au regard de la localisation prépondérante des QPV en périphérie et en bordure des grandes infrastructures routières et industrielles, leurs habitant.e.s sont généralement plus exposé.e.s aux nuisances environnementales. » Rapport ANRU - La santé et le bien-être dans les QPV, mai 2021

Dans les QPV on souffre plus **d'asthme** :

+6 points

Source : ANRU – 2021

Dans la Région Grand Est, les 32 QPV présentent une **surmortalité** de

64%

par rapport à celle de l'ensemble de la région.

Source : ANRU - 2021

Mais les habitant.e.s des QPV sont aussi très impacté.e.s par l'interdiction des véhicules crit'air 4 et 5 (antérieurs à 2006)

« Dans les quartiers populaires le parc automobile est souvent plus ancien et donc plus polluant. Les QPV sont sur-représentés parmi les automobilistes impactés par la ZFE. » Vaulx-en-Velin

« Les inégalités de mobilités n'ont pas attendu les ZFE. Mais le dispositif conduit à les rendre plus visibles. Les transports en commun ne régleront pas à eux seuls ces inégalités. » Strasbourg

« Au-delà des véhicules des habitant.e.s, ce sont aussi les services dont ils ont besoin qui sont mis en difficultés. Dans les marchés forains qui sont des lieux essentiels pour les QPV, les fourgonnettes sont anciennes et polluantes. On se demande comment ces marchés qui font vivre le tissu local vont tenir ? » Nantes Métropole

En France, les ménages avec les revenus les plus bas ont

3 fois +

de voitures interdites en ZFE (Crit'Air 4 ou 5) que les plus riches (36% contre 11%).

Source : EMD 2019

Malgré un taux de motorisation plus faible, la dépendance à la voiture touche aussi les habitant.e.s des QPV

« Une étude nous a montré qu'on a quasiment deux fois plus de chance d'être en emploi en QPV quand on a une voiture plutôt que quand on n'en a pas. » Nantes Métropole

« Il y a beaucoup de besoins de mobilité de périphérie à périphérie qui ne sont pas pris en charge par les transports en commun. Sur certains territoires, on observe une augmentation du recours à la voiture. » Vaulx-en-Velin

« Même en banlieue parisienne, on manque de desserte en transport en commun pour aller dans les lycées professionnels, les CFA... Les jeunes utilisent beaucoup la voiture. » Melun Val de Seine

« Beaucoup d'habitant.e.s des quartiers ne peuvent pas se passer de la voiture : les travailleurs aux horaires atypiques, les aides à la personne, ceux qui transportent du matériel, ... » Grenoble, Houilles, Bordeaux

28%
des personnes
en insertion professionnelle
abandonnent leur emploi
ou leur formation pour des
problèmes de mobilité

50%
des personnes précaires
détentrices d'une voiture
n'ont pas d'alternative
crédible pour leurs
déplacements quotidiens
Source : Secours Catholique

Pour en savoir plus sur l'impact des ZFE dans les QPV



apur

ÉTUDE

SYNTHÈSE DES ÉTUDES SUR LES IMPACTS SANITAIRES, SOCIAUX ET ÉCONOMIQUES

ZFE-MOBILITÉ DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

MARS 2021

Métropole du Grand Paris

Atelier Parisien d'Urbanisme

apur.org

Faire alliance pour rendre possible le renouvellement du parc automobile en QPV



L'expérience des ZFE le montre : les quartiers populaires ont besoin d'une politique volontariste de décarbonation des mobilités pour ne pas que les habitant.e.s subissent ces mesures. Or pour l'instant, ni les acteurs de la mobilité ni ceux de la politique de la ville ne se sont saisis de la question.

L'électrification des voitures est au cœur de la stratégie nationale de décarbonation. L'essentiel de l'effort des acteurs publics et privés se situe là. **Mais à l'heure actuelle, ce levier n'est pas du tout activé pour les quartiers populaires.**

L'achat d'un véhicule électrique neuf représente un surcoût à l'achat de 30% par rapport aux modèles thermiques et le marché de l'occasion est insuffisant. Il y a donc un vrai risque **d'augmentation des inégalités.**

SE SAISIR DU LEASING SOCIAL

Intervention de Marie Chéron de Transport & Environnement

Un des leviers pour lutter contre les inégalités d'accès au véhicule électrique est **le leasing social**. C'est une annonce présidentielle sur laquelle on attend des précisions, mais qui consiste à pouvoir louer pour 100 euros / mois, entretien compris, un véhicule électrique.

Qui va en bénéficier ? Le leasing social sera réservé aux actifs dont le revenu fiscal de référence ne dépasse pas 15 400 € par an (soit 50 % des ménages actifs) et qui résident à 15 km ou plus de leur travail. Cela concerne beaucoup de monde... pour uniquement 20 à 25 000 voitures prévues pour le moment !

Qui passera en priorité ? Cela dépendra des acteurs relais qui vont se mobiliser ! Pour éviter que les habitant.e.s des quartiers passent à côté, il va falloir que les acteurs territoriaux se mobilisent, en particulier sur :

- l'identification des ménages cibles
- la compréhension de leurs besoins et de leurs usages
- la fourniture d'infrastructures de recharges



Manager E-mobility pour la Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement.

La démocratisation de la voiture électrique en QPV : un sujet « hors radar » malgré l'impact des ZFE

« Dans les quartiers qu'on réhabilite, on ne parle pas de l'arrivée des voitures électriques. Ca nous paraît lointain. On est plus sur des enjeux de court terme comme les déchets qui s'amoncèlent ou la régulation des mécaniciens de rue. » Lille

« La priorité de nos habitant.e.s, c'est le pouvoir d'achat. Annoncer un dispositif à 100 euros par mois alors même que beaucoup de nos ménages ont du mal à remplir leur frigidaire, c'est difficilement concevable. Même si on sait bien que la voiture pèse sur les budgets des familles.» Bordeaux

« On vient de finir un projet de réhabilitation de 1300 logements avec les bailleurs à Bellevue, mais je me rends compte qu'on n'a jamais parlé des enjeux de stationnement, de recharge, de place de la voiture. » Nantes

Piste 1 : identifier le public prioritaire des « ayants droit » à une mobilité automobile décarbonée

Qui doit pouvoir revendiquer un droit à un service public de la mobilité individuelle décarbonée ? Pour pouvoir mettre en œuvre une politique publique ouvrant droit à un accompagnement sur-mesure, encore faut-il pouvoir repérer les ayants droit, qui **cumulent dépendance financière et besoins de mobilité quotidienne** non-couverts par le réseau TC.

Les outils mis en œuvre pour anticiper les effets des ZFE (cartographie du parc automobile, ...) sont des premiers leviers de repérage.

Comme pour la mise en place d'une tarification sociale pour les transports en commun, les services mobilités doivent identifier et prioriser leurs cibles.

Les acteurs de la politique de la ville sont de bons alliés potentiels pour repérer les personnes en question et mieux comprendre leurs besoins.

Le Journal de l'Automobile

Le leasing social ne sera pas pour tout le monde

Publié le 2 juin 2022 ■ Par Jean-Baptiste Kapela ■ 3 min de lecture

Interrogée lors de la matinale de France Info, Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition énergétique, a apporté quelques précisions sur le leasing social. Ce dispositif ne devrait pas apparaître en septembre 2022 et visera en priorité les professionnels pour qui la voiture est une nécessité.



Piste 2 : porter une offre publique d'accession sociale au véhicule électrique

Selon Marie Chéron, le gouvernement va s'appuyer sur les sociétés de leasing privées pour organiser le déploiement du leasing social. Si ces acteurs sont adaptés pour toucher les classes moyennes périurbaines, **le risque est que les habitant.e.s des QPV soit les grand.e.s oublié.e.s.** Surtout que le leasing nécessite d'avoir accès à l'emprunt.

Il s'agit donc d'être plus pro-actif pour **mettre à disposition une offre décarbonée abordable pour les travailleurs et travailleuses pauvres.**

Cela peut passer par la **vente d'occasion** sous condition de ressources des anciennes flottes publiques de véhicules électriques.

Dans un scénario plus volontariste, la collectivité pourrait assurer le **portage d'une flotte de véhicules** électriques partagés ciblée vers les personnes précaires dépendantes de la voiture (en budget comme en nombre de kilomètres à parcourir).



TRANSPORT

Mobilité électrique : les collectivités en première ligne

PUBLIÉ LE 28/03/2018 | MIS À JOUR LE 29/03/2018
Par JOËL GRAINDORGE, DGST • Club : Club Techni.Cités

SOURCES : **Techni.Cités**



C'est une tendance lourde : l'acquisition de véhicules électriques est en forte croissance dans les collectivités. Obligation réglementaire mais aussi développement durable, le contexte est favorable. Mais il faut optimiser leurs usages dans leur affectation et dans leur gestion.

Piste 3 : réorienter la « voiture de fonction » (électrique) vers les métiers peu rémunérés

A l'heure actuelle, la voiture de fonction est utilisée par les entreprises comme un avantage en nature pour attirer des cadres. Ce qui produit **des effets pervers, écologiques mais aussi sociaux**. Ceux qui en disposent n'en ont pas vraiment besoin, tandis que ceux qui en auraient besoin n'en ont pas.

Certains actifs des QPV ont déjà un véhicule d'entreprise (notamment les artisans et les métiers du BTP), mais beaucoup en sont privés. **Infirmières, aides-soignantes, agents de sécurité, ouvrier.e.s de l'industrie, ...** alors même qu'ils cumulent plusieurs déplacements par jour et se rendent dans des zones peu desservies en transports en commun.

La mise à disposition d'un véhicule électrique serait un moyen de réduire leurs dépenses contraintes et de gagner en fiabilité (les entreprises subissent aussi les pannes de leurs salariés).

En complément du Versement Mobilité, on pourrait imaginer **mettre les entreprises à contribution financièrement, tout en les aidant à réorienter l'allocation de leur parc.**

La Presse
d'Armor

Soins à domicile autour de Paimpol : 32 nouveaux véhicules pour les soignants

L'ASAD Goëlo, structure de soins à domicile, qui rayonne sur Paimpol, Plouha, Pontrieux et Bégard, a renouvelé sa flotte de véhicules pour le confort et la sécurité des soignants.



Piste 4 : mobiliser les bailleurs sociaux et l'ANRU pour développer les bornes de recharges électriques en QPV

L'enjeu de la recharge est une question cruciale pour démocratiser la voiture électrique.

D'abord parce que les énergéticien.ne.s considèrent que **la quasi-totalité des recharges de véhicule se fera à domicile** (et non pas dans l'espace public).

Ensuite parce que la conception d'une infrastructure robuste est **plus complexe pour les quartiers d'habitat collectif** que pour les zones pavillonnaires (qui repose sur l'équation : une maison, une/deux voitures, une/deux prises).

Pourtant, les participant.e.s nous disent que le sujet n'est pas encore à l'ordre du jour dans le dialogue avec les bailleurs sociaux et les partenaires de l'ANRU. La **rénovation urbaine** constitue pourtant une occasion unique pour anticiper cette question, qui va se poser bien plus vite qu'on ne le croit.

Les Echos

ENQUÊTE

Le casse-tête des bornes électriques en immeuble 🚗

Installer une borne pour recharger sa voiture électrique depuis un logement individuel ne pose pas de réels problèmes. En immeuble collectif, c'est une autre histoire. Freins techniques, décisionnels, organisationnels... Revue de détail.



Faire alliance pour garantir l'égalité dans la pratique du vélo



Dans les QPV l'usage du **vélo reste faible** (1,9% en 2018 contre 2,8% dans la France entière), **et il continue de diminuer**.

Entre 1994 et 2015, le vélo a subi une baisse de 65% dans le périurbain, et de 30% en banlieue, tandis que la pratique croissait de 60% dans les grandes villes (Source : DGE - Mai 2020).

Le chantier concerne autant **les infrastructures** que **les usages et l'apprentissage de la pratique**. Comment faire progresser l'usage du vélo et des autres modes actifs dans les quartiers ?

LES LOCATIONS DE VAE, UN SERVICE PUBLIC ÉLITISTE

Sur la base des travaux de 6-T

Les travaux de l'Agence 6-T, menés en 2018 et 2019, ont montré qu'il y a une **spécialisation sociale et territoriale** dans l'usage des vélos en libre-service et des trottinettes en libre-service dans les métropoles.

On observe une surreprésentation

- > des hommes (70% environ),
- > de moins de 35 ans,
- > cadres supérieurs,
- > qui vivent dans les centres-villes.

Il faut dire que la **communication institutionnelle** valorise les publics inconsciemment ciblés : voir ci-contre des affiches vues à Aix-Marseille Provence et dans l'Agglo de Brocéliande.

Dans les villes denses, le vélo est même vu comme un moyen idéal de favoriser **la distanciation sociale**, en évitant la promiscuité que supposent les transports en commun.

Comment faire progresser la culture du vélo dans les QPV ? Quelles sont les barrières à lever ?



Piste 1 : objectiver l'ampleur du « non-recours » au vélo en QPV et ses causes

Les participant.e.s ont listé les multiples causes du « non-recours » au vélo dans les quartiers : les freins liés **aux imaginaires** (pratique dangereuse, réservée aux hommes, peur du vol,...), à la mauvaise appropriation du territoire, aux **discriminations** multiples se cumulent aux difficultés **physiques**.

Comme pour le non-recours à l'offre de transport public, on devrait construire un socle de connaissances pour objectiver l'ampleur du « non-recours », en comparant les QPV à des quartiers plus centraux.

Cela invite aussi à s'appuyer sur les acteurs associatifs, en organisant le croisement entre les associations de quartier et celles sur le vélo. Il s'agit à la fois de développer le « savoir rouler » (à travers les ateliers mis en place par la FUB), mais aussi de questionner le « **pouvoir rouler** » en identifiant les autres obstacles.



Jean-Marc Jancovici  • 1er
Associé Carbone 4 - Président The Shift Proj... X

- le vélo en location ou libre service est aujourd'hui d'abord une affaire de CSP +, mais le rapport ne creuse pas ce point, pourtant essentiel : est-ce lié au fait que le vélo est "plus à l'aise" dans les endroits congestionnés et denses, qui sont aussi les endroits où l'immobilier est le plus cher ? Est-ce lié au fait que des gens plus modestes vont vivre le passage au vélo comme un déclassement, exactement comme ces catégories tiennent à la viande comme marqueur d'une certaine opulence conservée ?

Piste 2 : utiliser le réseau cyclable comme un outil de désenclavement des QPV (en complément des TC)

Côté pistes cyclables, le chemin à parcourir dans les QPV est encore important. Nombreuses sont les pistes **anciennes, en mauvais état et mal dimensionnées.**

Il existe également beaucoup de ruptures de franchissement. Selon le CEREMA près de 90 % des QPV sont concernés par au moins une **coupe linéaire** (routière, ferroviaire ou fluviale) qui les isole du reste de la ville.

Les participant.e.s notent également que le réseau cyclable ne correspond pas toujours aux besoins. Dans certains cas il vient « **faire doublon** » par rapport au schéma des transports en commun.

Travailler en priorité la **qualité des franchissements** et penser le réseau cyclable **en correctif / complément du réseau de transport en commun.**

Gratuité des transports: initiative A Montpellier, les enjeux du maintien de l'intermodalité entre vélo et transports en commun

Gratuité des transports : un ticket pour la ville ? dossier ▾

La fréquentation des pistes cyclables s'envole dans la métropole de Montpellier. Mais à partir du passage à la gratuité des transports en commun, les deux mobilités vont-elles entrer en concurrence ?



Piste 3 : mobiliser les bailleurs sociaux et l'ANRU pour avancer sur la sécurisation des stationnements

Au-delà de la sécurité sur les pistes, c'est la **sécurisation du matériel** qui reste défaillance dans les quartiers.

« Beaucoup de parkings vélos sont d'anciens locaux poubelles avec des portes très lourdes et peu pratiques. En logement social, rien n'est fait pour encourager la pratique. » Orléans

« Bien souvent les usagers souhaitent remonter leur vélo chez eux, mais quand l'ascenseur est en panne régulièrement, c'est un vrai frein. » Brest

Certains territoires commencent à avancer sur l'aménagement de locaux vélos, en partenariat avec des associations d'usagers et des bailleurs sociaux. Pour accélérer cette dynamique, les Contrats de ville doivent définir des objectifs de création de stationnements vélos chiffrés dans le parc social et améliorer l'information sur les solutions disponibles.



Pour télécharger la synthèse des ateliers précédents :

<https://nouveauxaccords.la27eregion.fr/communaute/>

Si vous avez des questions, vous pouvez nous écrire à :

manon.loisel@partieprenante.com

mlleroy@la27eregion.fr

Pour en savoir plus sur le programme c'est par là :

<https://nouveauxaccords.la27eregion.fr/>

A bientôt !

NOUVEAUX ACCORDS

Expérimenter le futur des contrats de ville

