

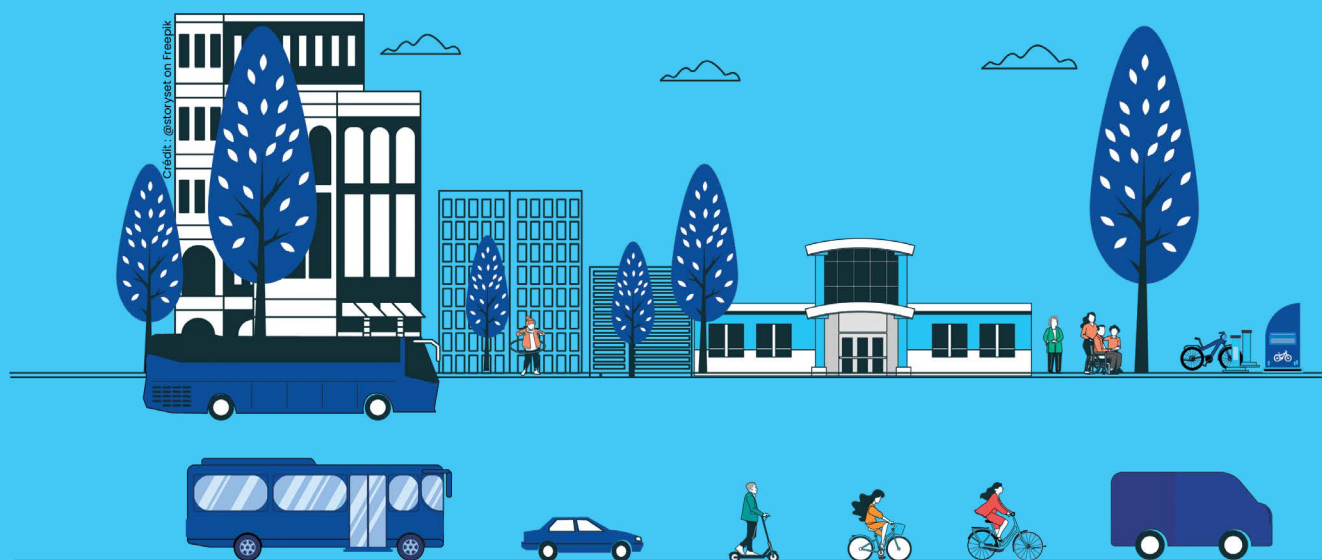
Solutions de mobilité pour les ZFE

15 projets de collectivités

pour se déplacer autrement et accompagner
habitants et professionnels dans les territoires

Inspirations • Partage d'expériences • Ressources

Brochure réalisée dans le cadre des Journées ZFE
à Paris les 20 & 21 novembre 2023





BIENVENUE

Alliance des collectivités pour la qualité de l'air

Une nouvelle mobilité pour des territoires respirables !

Le terme même de ZFE a cristallisé ces derniers mois tant de colères et de craintes qu'il agit dès lors comme un véritable repoussoir, tant et si bien qu'il est très difficile aujourd'hui d'avoir des échanges sereins et construits à son sujet. Pourtant, que l'acronyme soit posé ou non, la nécessité de repenser la mobilité sur nos territoires est un impératif de santé publique, de justice sociale, un enjeu climatique, et je pense qu'autour de cela, nous pouvons nous accorder en très grand nombre.

Alors que plusieurs temporalités se télescopent : l'annonce il y a quelques mois de la fin de l'exclusion des Crit'Air 3 pour les territoires qui sont en dessous des valeurs réglementaires, la révision prochaine de nouvelles valeurs réglementaires qui placeront de fait d'ici quelques années la quasi-totalité des grandes agglomérations en dépassement des nouvelles normes, le moyen et long terme qu'exige le développement des infrastructures de transports ; il nous a semblé nécessaire de nous réunir, et de nous poser, élus et agents de collectivités, pour réfléchir sur nos mobilités de demain, qui se construisent dès aujourd'hui.

Alors que les dernières annonces du gouvernement, en juillet, laissent entrevoir un recul sur les ZFE, et ont suscité une grande confusion, les collectivités poursuivent la mise en œuvre d'une mobilité plus collective, plus active, plus accessible. Plus collective en construisant et développant de nouveaux réseaux et moyens de transports, plus active en favorisant la circulation des cyclistes, la marchabilité de l'espace public, plus juste en accompagnant les habitants pour que le droit à la mobilité soit une réalité pour toutes et tous dès le plus jeune âge, en étant aux côtés des professionnels pour accompagner la nécessaire transition de leur flotte de véhicules.

Face à cet enjeu du droit essentiel à la mobilité, à une mobilité la moins polluante possible, les collectivités s'engagent et proposent des projets selon les problématiques, les forces et les enjeux de leur territoire. Je vous propose d'en découvrir quelques-uns dans ce livret.



Cécile CENATIEMPO

Présidente de l'Alliance
Conseillère métropolitaine en charge de la qualité
de l'air à Grenoble Alpes Métropole

INTRODUCTION

L'ADEME

Le transport routier a des effets globaux, qui impactent le climat, et des effets locaux qui impactent notamment la qualité de l'air et la santé des habitants : asthme, maladies respiratoires pouvant parfois aller jusqu'au décès. Les Zones à Faibles Emissions en restreignant progressivement l'accès des grandes agglomérations aux véhicules les plus polluants ont un effet significatif, déjà démontré dans de nombreux pays d'Europe, sur la réduction de la pollution atmosphérique locale.

Leur déploiement est une occasion de générer plusieurs co-bénéfices, comme la baisse du bruit en zone urbaine, l'amélioration de la qualité de l'air perçue ou encore la diminution des dépenses de carburant. Mais c'est aussi une occasion de repenser l'aménagement du territoire.

En effet, il s'agit de promouvoir de nouvelles habitudes de mobilité en adaptant les infrastructures, en renforçant les transports en commun ou partagés, en accompagnant le développement des mobilités actives, voire en innovant...



David Marchal
Directeur Exécutif de l'Expertise
et des Programmes
ADEME

Dans ce cadre, l'ADEME accompagne les différents acteurs pour permettre cette transition des mobilités. D'abord, l'Agence met à disposition son expertise pour éclairer les décisions avec des études, comme le benchmark européen sur la mise en œuvre des ZFE, l'avis de l'ADEME sur le véhicule électrique ou encore le panorama de la cyclo-logistique en France. L'ADEME apporte également des aides financières aux acteurs grâce à plusieurs dispositifs d'aide au déploiement des mobilités actives comme le programme CEE AVELO3 et l'appel à projets « marche du quotidien » qui sera réouvert en 2024.

Enfin, l'espace collaboratif que nous animons et qui réunit collectivités locales et services de l'Etat permet de partager des ressources, échanger sur les besoins et les retours d'expérience, pour aider concrètement à la mise en œuvre des ZFE.

||

C'est l'objet de ce livret : partager plusieurs **retours d'expérience réussis**, à l'échelle des collectivités, pour vous **inspirer** !

||



OBJECTIFS

Accompagner les collectivités dans la mise en œuvre des ZFE

Un guide pratique

La mise en œuvre des ZFE soulève de nombreuses questions : comment enclencher de nouvelles pratiques de mobilité, comment faire des pôles urbains des espaces accessibles à toutes et tous, professionnels et habitants ? Comment allier air – mobilité – climat – santé et justice sociale ?

Chaque territoire ayant ses spécificités et ses enjeux, les Journées ZFE ont pour objectif de valoriser des stratégies et projets divers afin d'offrir aux participants un panel diversifié de solutions de mobilité.

Le marché des solutions mobilité propose 15 ateliers résolument pratiques.

Plus de 20 intervenants sont présents pour échanger et confronter les expériences afin que chaque territoire puisse engager une mobilité plus juste, résolument plus active et plus collective au sein du périmètre de l'agglomération, et également plus largement à l'échelle des bassins de vie.

Cette brochure est le résultat des 15 ateliers organisés le lundi 20 novembre après-midi lors des Journées ZFE.

Ces fiches pratiques ont été rédigées, relues et validées par les collectivités/organisations proposant un projet mobilité inspirant.

Ce guide est une collaboration de l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air et de l'ADEME. Disponible en version imprimée et en version numérique.



Editeur

Alliance des collectivités
pour la qualité de l'air
Centre administratif
1 parc de l'Etoile
67000 Strasbourg

Rédaction

Alliance des collectivités
pour la qualité de l'air
ADEME
Collectivités/organisations
porteuses de projets

Design graphique

Alliance des collectivités
pour la qualité de l'air

Crédit image

Freepik, Unsplash,
Adobe stock, Shutterstock

Impression

Geiger / Novembre 2023

Cette brochure est soutenue
par l'European Climate
Foundation.

SOMMAIRE

15 fiches projets

Encourager, changer, accompagner

#1 Encourager les nouvelles mobilités

6-10

- **Voies lyonnaises : un réseau cyclable à haut niveau de service** | Métropole de Lyon
- **Mobilib' : le dispositif d'autopartage** | Ville de Paris
- **Transport à la demande** | Communauté de Communes Plaines et Monts de France
- **Car Express, une solution rapide à mettre en œuvre** | Réseau Action Climat

#2 Changer les trajets pendulaires

11-14

- **Covoiturage du quotidien** | Métropole de Rouen
- **Accompagner les collègues vers la mobilité durable** | Département du Nord et Rectorat de Lille
- **Réseau express métropolitain européen** | Métropole de Strasbourg

#3 Accompagner les habitants

15-20

- **Conseil mobilité pour les particuliers** | Agence du Climat de l'Eurométropole de Strasbourg
- **Accompagnement des publics précaires** | Métropole de Strasbourg
- **Pass ZFE 52 jours** | Métropole de Toulouse
- **Gratuité des transports** | Métropole de Montpellier
- **Ecobonus "Changer ça rapporte"** | Métropole de Lille

#4 Accompagner les professionnels

21-24

- **Cyclomobilité professionnelle** | Les Boîtes à vélo
- **Accompagner les professionnels** | Métropole de Grenoble
- **Mobiliser les salariés dans le cadre du Plan Mobilité Employeur** | Tisséo

ENCOURAGER LES NOUVELLES MOBILITÉS

La mise en place des ZFE, comme outil pour réduire la circulation des véhicules polluants dans les agglomérations, questionne sur les mobilités du quotidien, et sur l'usage de la voiture individuelle. Utilisation d'énergies fossiles, impacts sur le climat et sur notre santé, gouffre financier pour de nombreux ménages, emprise de 50 à 80% de l'espace public¹, l'usage de la voiture individuelle n'est plus possible tel qu'il a été pensé, et tel qu'a été aménagé le territoire ces soixante dernières années.

Il nous faut repenser l'usage de cet espace public.

En aménageant le territoire pour la voiture, nous en avons rendu les habitants dépendants. Il est nécessaire

¹ | [*Interview de Mathieu Chassignet*](#)
[*"Mobilités : En ville, de 50 à 80 % de l'espace public est encore dédié à la voiture"*](#)

de proposer des alternatives qui seront moins coûteuses en temps et en moyens financiers, et il faut également repenser l'usage de véhicules qui sont à l'arrêt 90% du temps.

C'est dans cette optique que les collectivités développent des réseaux cyclables et rééquilibrent l'usage de l'espace public au profit des modes actifs que sont la marche et le vélo. Certains trajets ne peuvent cependant se faire qu'en voiture faute d'alternatives ou pour des raisons de santé, d'horaires décalées, des contraintes familiales etc.

Dans les territoires où les infrastructures ne sont pas encore déployées, ni train, ni réseau performant de cars, il est possible de proposer d'autres systèmes comme la création de lignes de car express pour relier des territoires ruraux ou de première et deuxième couronne

au pôle urbain sans avoir à utiliser la voiture. Le transport à la demande permet également un maillage plus fin du territoire dans des espaces dépourvus d'arrêts fixes de transports en commun.

Et lorsque des trajets ponctuels ne peuvent se faire qu'en voiture, il n'est pas nécessaire de posséder un véhicule, pour cela les collectivités favorisent le développement de l'autopartage. Il est nécessaire de repenser l'usage de l'espace public en faveur des habitants, des modes actifs, de la végétation.

Les collectivités peuvent également accompagner une réflexion sur l'usage des véhicules pour réduire l'autosolisme et la possession de véhicules individuels. Ce sont ces pistes que vous pourrez trouver dans ce chapitre.

Chiffre clé

Les véhicules
sont à l'arrêt

90%
du temps



Voies lyonnaises : un réseau cyclable à haut niveau de service

Métropole de Lyon

Contexte

Afin d'offrir une solution de mobilité efficace, sécurisée et enthousiasmante, et encourager ainsi le report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle, la Métropole de Lyon a lancé le projet des Voies Lyonnaises, réseau cyclable à haut niveau de service.

Doté d'un budget de 282 M€ pour le mandat actuel (dans un budget global de développement des modes actifs de 500 M€), le projet vise à créer plus de

200 km de voies cyclables sécurisées pour 2026.

Le projet s'inscrit dans une politique globale de transition écologique au niveau des transports qui vise à encourager les modes actifs (tant piétons que vélos) et améliorer le réseau de transports en commun tous modes confondus. Ainsi, les Voies Lyonnaises proposent un rééquilibrage de l'espace public afin qu'il soit le reflet de l'usage.

Le réseau des Voies Lyonnaises s'inscrit également dans une politique de santé et de lutte contre la sédentarité puisqu'il encourage la pratique sportive tout en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La part modale des déplacements à vélo est actuellement d'environ 3% à l'échelle de la Métropole et le projet vise de le faire augmenter à 10% à l'horizon 2030.

Description

Les Voies lyonnaises consistent en un réseau de 13 lignes organisées en « toile d'araignée » sur l'ensemble du territoire métropolitain, avec 12 lignes radiales et une ligne de rocade.

La philosophie d'aménagement, qui a donné lieu à un guide de conception appelé programme-cadre des Voies Lyonnaises, consiste avant tout à :

- Sécuriser les déplacements à vélo – ainsi sont retenus les aménagements en pistes, voies vertes et vélorue
- Rééquilibrer la place des différents modes – amélioration des trottoirs et des espaces réservés aux transports en commun
- Apporter du confort – végétalisation, pistes larges et dotées de revêtement roulants, aires de services...
- Rendre lisible le réseau avec un système de signalétique dédié – totems d'information, lignes repérées par des marquages au sol avec une couleur et un numéro par ligne...
- Pérenniser le réseau en anticipant son entretien à long terme dès les phases de conception

Le projet donne une part importante à la concertation, l'ensemble du linéaire à réaliser est présenté au public.

À l'horizon 2030, environ 150 km supplémentaires de lignes seront créés, permettant de mailler plus finement le territoire métropolitain.



Résultats

- 9 km voies lyonnaises réalisés et inaugurés mi 2022
- 100 km existants à labelliser
- Plus de 200 km prévus à l'horizon 2026 dont 195 km déjà en concertation
- [Un guide de conception : le programme-cadre des Voies Lyonnaises](#)



Budget

282 M€ pour 2020-2026



Partenaires

- Villes et communes de la Métropole de Lyon
- SYTRAL
- Mobilité Etat (fonds vert)

Transport à la demande

Communauté de Communes Plaines et Monts de France & Syndicat Mixte de la Goële

Contexte

La communauté de communes Plaines et Monts de France (CCPMF) est un territoire rural situé à proximité de grands bassins de vie où la voiture individuelle est le moyen de transport privilégié par les habitants car les transports en commun sont rares et/ou peu adaptés au quotidien des familles. Aussi, depuis quelques années la CCPMF via le Syndicat Mixte de la

Goële développe l'offre de transport à la demande (TàD) sur le territoire du Nord Seine-et-Marne.

Le TàD est un service complémentaire au réseau de transport existant (lignes régulières). Ce service est proposé dans les zones où les transports en commun classiques (bus ou car) ne sont pas adaptés.

Il s'organise de 2 manières différentes :

- Sur une ligne virtuelle : comme sur une ligne de bus classique, le TàD a un tracé et des arrêts définis.
- Par zone : Il n'y a pas de tracé prédéfini, l'itinéraire de desserte du bus est organisé en fonction des demandes.

Description

La création du TàD de la Goële date de 2020.

Dans un premier temps le service a ciblé un rabattement systématique vers un point précis (gare de Dammartin – Juilly - Saint-Mard), puis cette règle a été supprimée au profit d'une liberté de mouvement et d'un agrandissement du zonage.

Le développement s'est poursuivi avec l'ouverture de nouvelles zones de TàD permettant la desserte d'autres gares et de centres d'intérêts.

Pour cette dernière étape, les habitants du sud du territoire ont été interrogés sur leurs besoins de déplacements via des questionnaires. Les résultats ont permis à la CCPMF de réaliser une étude d'opportunité et de présenter celle-ci au Syndicat Mixte de la Goële puis de faire la demande auprès d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Le service a alors été créé par IDFM et la mise en œuvre a été confiée au transporteur (aujourd'hui KEOLIS).

Fin 2023, le service de TàD affiche une belle performance sur le territoire et des élargissements du service sont en cours de réflexion.



Résultats

- 19 communes desservies sur 42 communes que compte la DSP soit 11 communes sur 20 de la CCPMF
- Une fréquentation en hausse (de 7 400 passagers en 2020 à 25 000 en 2022)
- La demande des autres communes pour bénéficier du service ne fait que s'accroître



Budget

Un service pris en charge par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité pour la Région Île-de-France donc pas de coût supplémentaire pour les collectivités.



Partenaires

- EPCI (CCPMF, CARPF, 4 communes)
- SMG
- IDFM
- Transporteur

Car Express, une solution rapide à mettre en œuvre : l'exemple de la ligne entre Créon et Bordeaux

Réseau Action Climat

Contexte

Les transports collectifs représentent 17,6% de l'ensemble des km parcourus chaque année en France, près de 4 fois moins que la voiture.¹

Cet écart ne cesse de se creuser à mesure que l'on s'éloigne des grands pôles urbains. S'il existe aujourd'hui de multiples réseaux

de cars, très souvent à l'échelle départementale, l'offre actuelle demeure principalement tournée vers la recherche d'un maximum de couverture géographique au détriment du temps de trajet et de la lisibilité des lignes. Or, la création de réseaux de car express apparaît comme une réponse pertinente en l'absence de vois ferrées,

combinant fréquence, rapidité et complémentarité avec les autres modes de transport.

Il existe de nombreux retours de bonnes pratiques en France et en Europe qui permettent d'ores et déjà d'illustrer concrètement la pertinence des cars express.

Description

La ligne de car express entre la commune de Créon et Bordeaux est certainement un des meilleurs exemples à ce jour pour illustrer la rapidité avec laquelle une offre de car express peut être déployée.

La ligne dessert la commune de Créon (2 arrêts) ainsi que 6 autres communes avant d'arriver à Bordeaux (4 arrêts) pour un trajet total de 30 kilomètres.

Face au succès de cette première expérimentation, plusieurs autres lignes sont en projet : une deuxième ligne devrait voir le jour entre Bordeaux et Blaye en janvier 2024 et d'autres lignes à destination du Bassin d'Arcachon, du Médoc et de Belin-Béliet doivent suivre.

Le ratio recettes/dépenses est de 25%, soit un niveau classique, il pourrait néanmoins être fortement amélioré à mesure que des services équivalents se développent dans des territoires plus fortement peuplés.



Résultats

- Une mise en œuvre rapide :
9 mois entre l'idée et sa mise en place
- 29 allers-retours/jour : un car toutes les 15 minutes en heure de pointe, 30 minutes le reste de la journée
- Temps de trajet similaire à la voiture malgré les arrêts : 50 minutes environ
- Fréquentation croissante : 500 voyageurs / jour lors de son lancement fin 2019, près de 1000 voyageurs / jour fin 2023



Budget

Non communiqué



Partenaires

- Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Bordeaux Métropole
- Région Nouvelle-Aquitaine

¹ | Chiffres clés des transports

Ministère de la transition écologique, 2022.

Mobilib' : le dispositif d'autopartage

Ville de Paris & Agence de la Mobilité

Contexte

Développer l'autopartage en boucle à Paris pour :

- Répondre aux objectifs du Plan Climat¹ ;
- Améliorer la qualité de l'air¹ ;
- Libérer de la place sur la voirie ;

- Augmenter l'usage des modes actifs, du TC et du train ;
- 49% des Parisiens motorisés auraient un intérêt économique à se démotoriser (186 000 voitures en moins potentiellement).

1 | Même avec des motorisations thermiques



Description

Un appel à candidature sans bornes de recharge en 2018

- Motorisations thermiques
- 250 stations, 500 places
- Même modèle de station actuelle, 2 places par station

Un appel à candidatures avec bornes de recharge en 2018

- Motorisations électriques ou hybrides rechargeables
- 145 anciennes stations Autolib de différentes tailles pouvant accueillir 4, 5, 6 et 7 véhicules
- 741 places attribuées au total

Un appel à candidatures avec bornes de recharge pour des véhicules utilitaires en 2019

Plus de 200 places dédiées aux véhicules utilitaires en autopartage en boucle pour compléter l'offre Mobilib'

Des véhicules propres pour :

- Répondre aux besoins des TPE, PME, artisans,...
- Proposer une solution électrique à la logistique du dernier kilomètre

Montage contractuel : convention d'occupation du domaine public

- 5 ans pour les motorisations thermiques
- 7 ans pour les motorisations électriques

3 familles des redevances votées au Conseil de Paris de septembre 2018 selon la motorisation. [En savoir plus](#)



Partenaires

Opérateurs lauréats des CODP : Clem' ; Communauto ; Getaround ; Ubeeqo ; Ada (qui a rendu ses stations fin 2021)



Résultats

Offre Mobilib' :

- 70 % d'usagers desservis à moins de 5min à pied d'une station Mobilib'
- 97 % sont desservis à moins de 10min à pied

Un impact réel et positif sur la démotorisation :

- 1/4 de démotorisation des usagers de Mobilib'
- 12 300 voitures retirées de Paris
- 4 500 places libérées

Des usagers plus actifs pour les trajets

quotidiens : les usagers de Mobilib' utilisent 4 fois plus le vélo « tous les jours ou presque » que la moyenne des Parisiens

Des perspectives à l'horizon 2030

- Entre 130 000 et 180 000 abonnés à Mobilib'



Budget

Budget d'investissement : 3 500 000 € pour la création de 1 000 places

Budget prévu pour les aides Mobilib' 2022-2026 : entre 126 et 150 k€ pour faire connaître le dispositif Mobilib'

Le montant de l'aide est fixé à 100 % du prix d'achat HT des trajets réalisés, plafonné à 100 €

Recettes : environ 1 M de recettes par an

CHANGER LES TRAJETS PENDULAIRES

En 2017, 74 % des actifs en emploi qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture, 16 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux (6 % à la marche et 2 % au vélo). Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail, même si sa part diminue au profit des modes actifs.

La voiture est le mode de transport privilégié pour aller travailler, et ce quelle que soit la distance parcourue¹. Agir sur les déplacements pendulaires, vers le travail, l'école, est ainsi un enjeu incontournable. C'est une question économique : 13 millions de français sont en précarité mobilité, et cette part est plus élevée dans les territoires ruraux les moins denses qui doivent parcourir davantage de kilomètres, et qui disposent également de moins

d'alternatives à la voiture. Ainsi, proposer un bouquet d'offres multimodales suffisamment attractif pour concurrencer le système automobile est un réel enjeu de justice sociale, en plus d'être climatique et sanitaire.

Disposer d'une offre de mobilité est un facteur important d'insertion, d'accès à la formation et à l'emploi. Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer, près d'un sur cinq à un entretien d'embauche, surtout parmi les jeunes.

Les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles (faible niveau de diplôme et faibles revenus) sont les plus touchées par ces problèmes de mobilité et d'accès à l'emploi : respectivement 43% et 46% des 18-24 ans déclarent avoir renoncé à un entretien (embauche ou recherche d'emploi) et avoir refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre².

Plusieurs pistes sont proposées par les pouvoirs publics locaux pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail. Pour cela, les collectivités peuvent renforcer le réseau ferroviaire avec une plus grande fréquence et amplitude horaires pour les trains en heures de pointe, et ce à l'échelle du bassin de vie. Pour lutter contre l'autosolisme, les collectivités peuvent favoriser le covoiturage en proposant des voies dédiées, des aires, en intégrant le covoiturage au sein du réseau même de transports en commun.

L'accompagnement est également un enjeu clé, que ce soit de la part des employeurs pour les salariés, ou bien vers les élèves.

¹ | Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

² | Sondage ELABE pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive 2016

Chiffre clé

74%

des actifs en emploi
se déplacent
en voiture



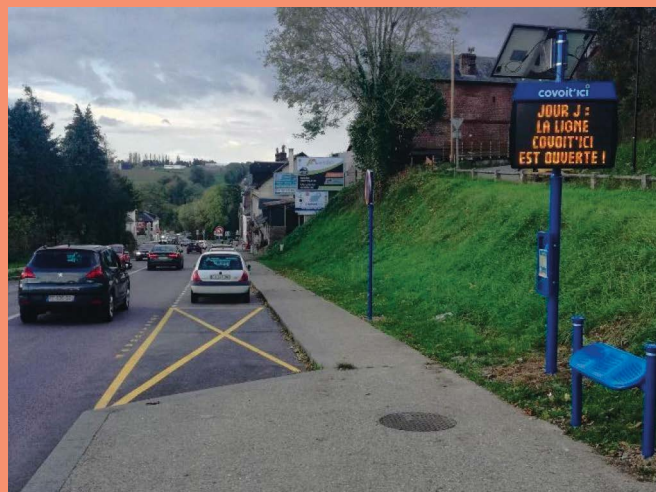
Covoiturage du quotidien

Rouen Normandie Métropole

Contexte

Faire de la voiture un mode de déplacement à part entière (des liaisons ne pouvant être assurées par d'autres modes) et plus vertueux (augmentation du taux de remplissage).

Passer d'une logique d'expérimentation à une logique de massification/généralisation.



Description

La Métropole subventionne le covoiturage pour les conducteurs et en le rendant gratuit pour les passagers, et ce à l'échelle du bassin de mobilité rouennais, pour des trajets qui dépassent le strict cadre de son ressort territorial.

La collectivité a lancé deux formes de covoiturage considérées comme complémentaires, en ciblant les déplacements domicile-travail ou domicile-études :

- Covoiturage planifié (Klaxit) : l'expérimentation est lancée à partir de septembre 2020 dans 6 zones d'emplois ciblées puis, en septembre 2021, le dispositif est étendu à l'ensemble du territoire métropolitain
- 2 lignes de covoiturage fonctionnant en heures de pointe ont également été mises en place en partenariat avec Ecov. La première ligne Covoit'ici entre Rouen et Val-de-Reuil (Seine-Eure agglo) est ouverte en mars 2022. Une deuxième ligne entre Rouen et Barentin (Communauté de communes Caux-Austreberthe) a ouvert en septembre 2022



Résultats

La Métropole de Rouen s'est illustrée en 2022 comme la « métropole la plus covoiturée de France » (hors Ile-de-France).

En l'espace d'une seule année, le nombre de trajets intermédies enregistrés sur le RPC a été multiplié par dix : le service est passé de 6 205 personnes inscrites au mois de décembre 2021 (dont 2 873 covoitureurs actifs) à 35 579 (dont 25 095 covoitureurs actifs) au 31 décembre 2022. Le nombre mensuel de trajets a augmenté, passant de 8 309 trajets au mois de décembre 2021, à 109 000 en janvier 2023.

50% des trajets covoiturés pris en charge dépassent les limites administratives de la MRN et s'effectuent à l'échelle du bassin de mobilité.



Budget

2.8 millions d'euros (2023)



Partenaires

- Klaxit
(a fusionné avec BlablaCar Daily courant 2023)
- ECOV
- Etat (DGITM, RPC)

Accompagner les collèges vers la mobilité durable

Département du Nord & Rectorat de Lille

Contexte

Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais de 2014 impose la réalisation d'un Plan de déplacements aux établissements scolaires de plus de 250 personnes.

Par ailleurs, de plus en plus d'élèves se font accompagner en voiture

pour se rendre à leur établissement, ce qui pose des problèmes environnementaux mais également de santé publique à l'heure où près de ¾ des adolescents n'atteignent pas les 60 minutes d'activité recommandées par jour.

Dans ce contexte, le Rectorat de Lille, l'ADEME, la DREAL

et le Département du Nord ont mis en place un dispositif d'accompagnement des 327 collèges publics (soit 265 000 élèves) du Nord et du Pas-de-Calais dans la réalisation d'un Plan de déplacement établissement scolaire (PDES).

Description

Le déploiement a été scindé en 3 phases afin d'accompagner une centaine de collèges par an dans la réalisation d'un PDES, sur 3 années scolaires, de septembre 2020 à septembre 2023. Un PDES consiste principalement en 3 grandes étapes : **mobilisation d'un comité de pilotage, diagnostic (enquête mobilité des élèves, accessibilité de l'établissement) et plan d'actions.**

Un chargé de mission à temps plein a été recruté au sein de l'Association droit au vélo (ADAV) afin de coordonner et d'accompagner les collèges dans la démarche, et dont les principales missions étaient :

- Réaliser une boîte à outils pour les référents PDES contenant notamment des modèles d'enquêtes en ligne prêts à l'emploi, des panneaux d'expositions,...
- Former les référents PDES dans les collèges et leur apporter une aide méthodologique
- Suivre l'avancement des PDES et répondre aux sollicitations et questions des établissements
- Créer du lien entre les établissements et les territoires (agglomérations, communes) dans l'optique de la mise en œuvre des actions

En parallèle, un Challenge de l'écomobilité collèges a été créé à partir de 2022 afin d'inciter à la mobilité alternative pendant une semaine au printemps.

Enfin, le Département du Nord a recruté un bureau d'études pour réaliser un diagnostic de mobilité et d'accessibilité à vélo de 40 collèges de son territoire entre 2022 et 2024 pour permettre la mise en œuvre d'une programmation des aménagements à réaliser.



Résultats

- **170 collèges** dans lesquels un PDES est réalisé ou en cours de réalisation
- Organisation des 2 premières éditions du **Challenge écomobilité collèges** en 2022 (47 collèges participants) et 2023 (60 collèges participants)
- **Diagnostic d'accessibilité** réalisé ou en cours dans 40 collèges du département du Nord
- Projet d'élargir ce travail vers les lycées et sur l'ensemble de la Région Hauts-de-France



Budget

300 000 € sur 3 ans



Partenaires

- ADEME
- Association Droit au vélo
- Département du Nord
- DREAL Hauts-de-France
- Rectorat de Lille
- Collectivités

Réseau express métropolitain européen

Eurométropole de Strasbourg & Région Grand Est

Contexte

La conciliation des enjeux énergétiques et climatiques, les besoins d'améliorer la qualité de l'air et de renforcer la cohésion des territoires, engagent à repenser les modalités d'organisation des mobilités quotidiennes à l'échelle des bassins de vie.

Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine constitue une priorité, car ils sont à la fois :

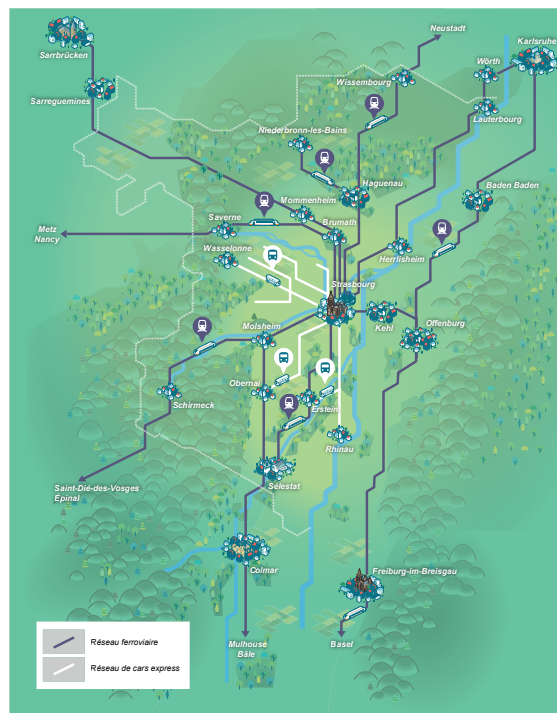
- Les plus émetteurs de gaz à effet de serre du fait de leur longueur
- Les plus vulnérables à la hausse du coût de l'énergie et aux aléas

des conditions de circulation, et les plus générateurs d'externalités négatives et de coûts collectifs d'aménagement

Description

Le concept de Réseau express métropolitain européen (REME), sorte de « RER » ou de « Stadtbahn » de la métropole strasbourgeoise, vise à répondre à l'enjeu de la desserte des 2ème et 3ème couronnes de l'agglomération, sur les distances de 10 à 30km de Strasbourg où les transports en communs peuvent encore gagner des parts modales.

C'est un projet partenarial avec la Région Grand Est. Il utilise à la fois les modes ferrés et routiers qui doivent augmenter leur efficacité grâce à : plus de fréquences, une permanence de l'offre, une amplitude élargie, une meilleure complémentarité entre réseaux, une diamétralisation des lignes ferroviaires et routières interurbaines, des investissements de capacité routières et ferroviaires, l'amélioration des pôles d'échanges existants voire la création de nouvelles gares.



Résultats

Lancement d'un premier saut d'offre ferroviaire en décembre 2022 portant sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise.



Budget

Non communiqué.



Partenaires

- Eurométropole de Strasbourg
- Région Grand Est
- SNCF Réseau
- SNCF gares & Connexions
- SNCF Immobilier
- SNCF Voyages
- CTS
- CTBR

ACCOMPAGNER LES HABITANTS

Le déploiement des Zones à Faibles Emissions mobilité a mis en avant la question centrale de la justice sociale. Mais ces inégalités face à la mobilité sont présentes sur l'ensemble du territoire, et depuis bien longtemps.

Pour réaliser leur dernier baromètre des mobilités du quotidien, la Fondation de la Nature et l'Homme et Wemoove ont mené une enquête auprès de 13 000 français fin 2021¹. Cette étude révèle que 13 millions de français sont en précarité mobilité, soit 27,6% de la population des 18 ans et plus. Cette précarité est due à plusieurs facteurs : des revenus insuffisants et des dépenses élevées en carburant qui contraignent à une réduction des déplacements, des distances longues, une voiture vieillissante, une absence d'alternatives ou bien la non possession de véhicule individuel, de vélo, d'abonnement à des transports collectifs. Cette précarité entraîne des renoncements à se déplacer pour travailler, étudier, accéder aux soins, aux loisirs.

La ZFE, n'est pas une fin en soi mais

1 | Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité (fnh.org)

un outil pour réduire la circulation des véhicules polluants, qui affectent la santé, et une opportunité pour questionner la réalité du droit à se déplacer.

Qu'une restriction de circulation s'applique sur un territoire ou non, il est indispensable de mener une réflexion pour permettre à tous les habitants de se déplacer, d'accéder au travail, aux études, aux soins, aux loisirs.

Il est alors essentiel de renforcer les mesures pour accompagner le renouvellement des véhicules lorsque les habitants ne peuvent s'en passer, pour favoriser l'acquisition de vélos, pour accéder aux transports en commun et aux services de mobilité qui se déploient sur le territoire. Les collectivités s'engagent pour permettre aux habitants, et notamment aux plus précaires, de se déplacer, et déploient pour cela plusieurs stratégies en fonction de leur réseau de transport existant, des problématiques et de la sociologie du territoire.

Ce chapitre revient sur plusieurs axes qui sont privilégiés par les collectivités,

pour les habitants qui vivent dans le périmètre de la ZFE ou en dehors. Cela peut passer par la mise en place d'un pass ZFE pour que les personnes extérieures puisse accéder à la ZFE plusieurs fois dans l'année, par la gratuité des transports collectifs pour que le coût financier ne soit plus un frein aux déplacements, ou encore par encouragement au changement de comportement avec un péage positif qui rétribue les conducteurs qui n'utilisent pas leur voiture. L'accompagnement personnalisé, l'identification des usages sont les clés pour être au plus près des besoins des habitants et leur proposer des alternatives adaptées à leurs modes de vie, avec une attention particulière pour les publics les plus précaires.

Cet enjeu est d'autant plus important pour les publics précaires. Des pistes de travail existent : former les travailleurs sociaux sur ces questions, de mettre en place des partenariats avec les associations locales pour informer et accompagner selon les situations individuelles des habitants.

Chiffre clé

13M

de Français sont en précarité mobilité



Conseil mobilité pour les particuliers

Agence du climat de l'Eurométropole de Strasbourg

Contexte

L'Agence du climat est membre du réseau FLAME (Fédération regroupant les différentes Agences Locales de l'énergie et du climat). Elle a été pensée et conçue pour être un guichet unique accompagnant les particuliers, les professionnels et communes dans leurs problématiques en matière de rénovation énergétique, mobilité décarbonée, énergie renouvelable et végétalisation.

L'Eurométropole de Strasbourg a mis en place une ZFE en janvier 2022 (période pédagogique) et qui vise, au travers d'un calendrier progressif, l'interdiction à horizon 2028 des véhicules Crit'Air 2 pour répondre à l'objectif de réduire drastiquement les impacts sanitaires du trafic routier sur le territoire ainsi que les impacts climatiques.

Dans ce contexte, l'agence du climat a créé et développé le conseil en mobilité décarbonée, étape obligatoire pour obtenir les aides à la conversion et aux mobilités alternatives mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg.

Description

Le conseil en mobilité décarbonée est un conseil individuel et personnalisé, adapté aux besoins spécifiques des particuliers et professionnels. Son objectif est de promouvoir les pratiques de mobilités durables et décarbonées et guider les bénéficiaires vers les aides financières mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg, l'Etat et la région Grand Est.

L'accompagnement consiste en :

- **Conseil en mobilité pour les particuliers** : dresse un bilan et offre des alternatives à la mobilité. Suite à ce conseil en mobilité, les ménages éligibles peuvent demander une des aides proposées par la collectivité : une aide à la conversion ou un compte-mobilité
- **Aide à la décision** à destination des professionnels (choix de motorisation pour des VUL ou PL en fonction de l'autonomie et la distance parcourue)
- **Interventions extérieures** (webinaires, stands, assemblées de quartiers...)

En complément, des accompagnements spécifiques ont été mis en place :

- Les publics précaires, habitants des quartiers prioritaires avec un chargé de mission spécifique
- Le public scolaire, avec une chargée de mission écomobilité scolaire (CEE MOBY)
- Une permanence mensuelle d'accompagnement administratif et de soutien numérique



Résultats

- Conseil en mobilité : 300 RDV/mois
- 1 600 demandes d'aides à la conversion, une centaine de comptes-mobilité
- Développement de partenariats avec des acteurs du territoire
- Accompagnement du public scolaire : 4 écoles, 1 600 élèves concernés



Budget

- Soutien ADEME pour le conseil en mobilité décarbonée et une action spécifique sur les QPV : 440 000 € sur 3 ans
- 50M€ pour les dispositifs d'aides
- Soutien Eco-CO2 pour l'écomobilité scolaire : 77 000 €
- Communication & animation : 116 000€



Partenaires

Eurométropole et ville de Strasbourg, ADEME, VoisinMalin, Mobilex, Strasbourg Mobilités, CADR67, CITIZ, CTS, ADEUS, Crésus

Accompagnement des publics précaires

Eurométropole de Strasbourg

Contexte

L'Eurométropole de Strasbourg a déployé une ZFE sur l'ensemble de son territoire (33 communes) depuis le 1er janvier 2022. Les impacts sociaux de la mise en œuvre de la ZFE ont été étudiés dès la conception du projet.

L'exposition à la pollution touche toute la population mais les ménages les plus précaires pâtissent d'une exposition plus conséquente notamment par la proximité entre les quartiers d'habitat social et des voiries fortement circulées.

Si le taux de motorisation des ménages à faibles revenus est inférieur aux ménages aisés, ils sont surreprésentés dans la possession de véhicules plus anciens et polluants. Aussi, pour certains, la capacité à évoluer vers des modes alternatifs n'est pas évidente.

La politique de mobilité de la collectivité est dotée de dispositifs sociaux (ex. tarification solidaire des transports en commun) et a été enrichie avec des dispositifs dédiés à la ZFE.

L'entrée de l'accompagnement à la ZFE se fait au niveau de l'agence du climat qui dispense un conseil en mobilité aux particuliers (voir fiche dédiée aux conseillers en mobilité de l'agence). Suite à ce conseil en mobilité, les ménages éligibles peuvent demander une des aides proposées par la collectivité : une aide à la conversion ou un compte-mobilité.

Description

Dans le but d'augmenter la connaissance de la ZFE et son accompagnement dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), des actions de « terrain » ont été déployées afin de sensibiliser les personnes non-touchées par la campagne de communication.

Cela a permis d'apporter un premier niveau d'information au sujet de la ZFE ainsi que l'accompagnement qui en découle. Enfin, une stratégie de sensibilisation des acteurs du territoire les plus en lien avec les ménages fragiles a été construite.

Par ailleurs, le système d'aides à la conversion a été complété par une expérimentation de micro-crédits pour les bénéficiaires exclus du système bancaire classique et l'accompagnement des personnes les plus éloignées du numérique.



Résultats

- « Aller-vers » dans 4 QPV
- 1 300 personnes interrogées
- Un comité de suivi social de la ZFE annuel avec les représentants des acteurs sociaux
- Perspectives 2024 :
 - Avance des aides à la conversion
 - Poursuite de la sensibilisation à la ZFE dans tous les QPV du territoire



Budget

- Budget de 50M€ pour les dispositifs d'aides sur le mandat
- Subvention 30 000€ pour l'association Mobilex pour les actions en QPV
- Subvention de 15 000€ pour l'association CRESUS pour l'expérimentation du micro-crédit dans le cadre de la ZFE



Partenaires

Agence du climat ; Mobilex ; CRESUS ; Crédit Municipal de Strasbourg ; Acteurs du social, agent-es en contact du public cible au quotidien.

Pass ZFEm 52 jours

Métropole de Toulouse

Contexte

La ZFE de Toulouse Métropole est entrée en vigueur en mars 2022 avec le calendrier de déploiement suivant :
au 1er mars 2022, circulation et stationnement interdits pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds classés Crit'Air 5 et non classés ;
au 1er septembre 2022, interdiction étendue aux mêmes véhicules Crit'Air 4 ;
au 1er janvier 2023,

interdiction étendue à l'ensemble des véhicules motorisés classés 4, 5 et non classés.

L'échéance du 1er janvier 2023 concernait donc pour la première fois les véhicules particuliers. Les mesures d'accompagnement de la ZFE mises en œuvre dès octobre 2020 avec la

prime véhicule + propre et la prime vélo ont été complétées par la décision de mettre en place un dispositif permettant aux personnes n'utilisant que rarement leur véhicule de pouvoir continuer à circuler. L'instauration de cette mesure a permis d'améliorer l'acceptabilité de la ZFE.

Description

Afin de permettre aux propriétaires d'un véhicule non autorisé dans la ZFE de pouvoir continuer à y circuler jusqu'à 52 jours par an, Toulouse Métropole a mis en place une démarche en ligne. Les usagers peuvent donc s'inscrire, enregistrer leur véhicule et ainsi déclarer les journées où ils désirent utiliser le pass.

Cette démarche en ligne permet à Toulouse Métropole de comptabiliser les journées utilisées par chacun des véhicules inscrits. Un QR code est fourni aux usagers qui leur permet de justifier de leur droit à circuler en cas de contrôle.



Résultats

- Plus de 8 600 véhicules enregistrés en 9 mois de mise en service
- Plus de 32 700 journées demandées dans le cadre du Pass ZFE depuis la mise en service



Budget

Aucun budget spécifique n'a été attribué à la mise en place du Pass ZFE 52 jours. En effet, l'ensemble des développements et opérations nécessaires ont été réalisés en interne par les services de Toulouse Métropole.



Partenaires

Les directions associées en interne de Toulouse Métropole : Direction du Numérique, Direction Mobilité Gestion Réseaux et Police Municipale.

Gratuité des transports

Métropole de Montpellier

Contexte

Les transports en commun et la voirie communautaire occupent une place privilégiée aux yeux des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole. L'objectif est donc clair : restreindre le trafic automobile et les circulations de transit au cœur des villes via la diversification de l'offre de transports en commun.

En ce sens, Montpellier Méditerranée Métropole s'engage dans une transition écologique et solidaire et se positionne comme pionnière avec des solutions ambitieuses pour améliorer la qualité de l'air.

La gratuité des transports en commun offre un choix de mobilité

respectueux pour la planète.

Elle incitera les automobilistes à franchir le pas des transports en commun, partiellement ou en totalité, en déposant sa voiture dans un parking relais par exemple.

Description

La Métropole de Montpellier a réalisé un choix politique fort en instaurant en 3 phases la gratuité des transports en commun :

- Gratuité les week-ends (depuis septembre 2020)
- Gratuité pour les publics moins de 18 ans et plus de 65 ans depuis septembre 2021
- Gratuité pour tous les métropolitains à partir de décembre 2023

Résultats

Les résultats sont partiels, la gratuité n'intervenant qu'en 2024 :

- Augmentation des fréquentations des publics en gratuité totale
- Augmentation des déplacements de loisirs pour tous les publics
- Baisse de l'usage de la voiture pour les publics en gratuité totale

Budget

30 millions d'euros

(5% du budget de fonctionnement de la métropole)

Partenaires

Exploitant du réseau de transport en commun (TaM)



Une politique mobilité engagée

- La gratuité totale du réseau des transports en commun pour les habitants de la Métropole le 21 décembre 2023
- Aide aux achats de vélos à assistance électrique
- L'aménagement d'un réseau vélo express baptisé Vélolignes Montpelliéraines
- La construction de la ligne 5 du tramway
- La création de 5 lignes de bustram
- L'extension de la ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France.
- La création de parkings relais supplémentaires

Ecobonus - « Changer ça rapporte » (projet de péage positif) Métropole de Lille

Contexte

Alors que la Métropole Européenne de Lille est concernée par les problématiques de pollution de l'air et de saturation de son trafic routier, le programme expérimental Ecobonus « Changer ça rapporte »

souhaite changer les pratiques de mobilité vers des modes plus vertueux pour l'environnement et la qualité de l'air, et globalement améliorer les conditions d'accès à la métropole. Grande première

en France, le projet s'appuie sur l'exemple hollandais déployé à Rotterdam (projet « Wild ! Van de Spits »).

Description

Le programme récompense les conducteurs dits « auto-solistes » qui acceptent de changer leurs habitudes, c'est-à-dire de diminuer leur utilisation quotidienne de la voiture sur certains axes fréquentés pendant les heures de pointe.

En lieu et place, ils auront la possibilité de covoiturer, télétravailler, décaler leurs horaires de travail, prendre les transports en commun (métro, tramway, bus), ou encore favoriser les mobilités douces (vélo, marche). Dans un premier temps, le dispositif est mis en place sur l'A1 et l'A23 dans le sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin (7h-9h) et le sens sortant à l'heure de pointe du soir (16h30-18h30).

Chaque trajet évité en voiture donnera droit au gain d'une récompense d'un montant de 2 € par trajet dans la limite de 80 € par mois, qui seront versés directement sur le compte bancaire des participants. À cela s'ajoute l'accès à un programme de fidélité développé en partenariat avec les commerçants du territoire, où il sera possible de bénéficier de réductions et de participer à divers tirages au sort.

Depuis septembre 2023 et pour une durée de 9 mois, les participants ont ainsi la possibilité « d'effacer leurs trajets ». L'objectif est de faire changer les habitudes des participants pour que, à la fin de l'expérimentation et sans incitation financière, ils poursuivent ces nouvelles pratiques de mobilité.



Résultats

- Le programme a attiré près de 3 500 participants
- L'objectif est de réduire de 6 % le trafic sur les tronçons sélectionnés. Deux mois après le lancement du dispositif, cet objectif est rempli à 94 %
- Le télétravail est le mode d'effacement privilégié des participants pour éviter leur trajet, et utilisé dans 42,8 % des cas. Vient ensuite le déshorloge (33 %), l'utilisation des transports en commun (10,9 %), le covoiturage (9 %), puis l'utilisation de modes doux (4,3 %).



Budget

9 millions d'euros sur l'ensemble du programme, composé d'une tranche ferme et de deux tranches optionnelles à confirmer en fonction du retour d'expérience sur la tranche ferme



Partenaires

- La Région Hauts-de-France
- L'État dans le cadre du Contrat de Relance et de Transition Écologique (juin 2021)

ACCOMPAGNER LES PROFESSIONNELS

La restriction de circulation, si elle impacte les particuliers, est également un enjeu pour les professionnels usagers de véhicules utilitaires légers et industriels, notamment l'interdiction des Crit'Air 2 alors que le parc est composé de 97% de véhicules diesel¹. L'accessibilité du territoire pour les professionnels est un enjeu d'attractivité économique et d'emploi pour les collectivités.

La variété des usages, des besoins, des marchandises transportées, des distances parcourues demandent un dialogue et une connaissance des typologies d'usagers, pour pouvoir les accompagner dans cette transition de leur flotte vers un report modal, ou bien vers d'autres types de véhicules.

¹ | [Réussir la mise en place des ZFE pour et avec les professionnels, IDDRI, octobre 2022](#)

C'est pourquoi plusieurs collectivités ont organisé des groupes de travail réguliers avec les acteurs économiques, notamment pour analyser la cohérence entre l'évolution du parc et le planning des ZFE, et ainsi dimensionner les aides qui pourront être proposées, et le calendrier de restriction.

Tout comme un conseil personnalisé aux habitants peut être proposé pour les accompagner dans leur changement de pratiques, les collectivités peuvent accompagner les professionnels dans un diagnostic de leur parc, de leurs usages, pour leur proposer des aides financières et faciliter la transition de leur flotte. De manière plus structurante, la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable pour réduire les nuisances et faciliter les déplacements est un véritable enjeu

pour les collectivités, que la ZFE soit en vigueur ou non, et plusieurs s'engagent déjà en ce sens. Vous trouverez dans ce chapitre trois projets qui proposent d'accompagner les professionnels et les employeurs dans le verdissement de leur flotte et le changement de pratiques.

De manière plus structurante, la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable pour réduire les nuisances et faciliter les déplacements est un véritable enjeu pour les collectivités, que la ZFE soit en vigueur ou non, et plusieurs s'engagent déjà en ce sens. Vous trouverez dans ce chapitre deux projets qui proposent d'accompagner les professionnels dans le verdissement de leur flotte et le changement de pratiques.

Chiffre clé

Les VUL et industriels
(≤ 3.5 et < 16 tonnes)
sont composés à

97%

de véhicules diesel



Cyclomobilité professionnelle

Les Boîtes à vélo

Contexte

La conversion des flottes de véhicules thermiques des TPE, PME et collectivités vers le vélo-cargo, contribue à la transition écologique des territoires.

Dans le cadre du déploiement des ZFE et ZTL, le vélo-cargo est une

véritable solution alternative pour les professionnels et nécessite d'être soutenue et accompagnée, notamment auprès des entreprises peu sensibilisées.

La cyclomobilité est un outil de choix pour les artisans et commerçants

du centre-ville : développement et amélioration de l'image de marque, déplacements rapides et économiques.

Description

Les Boîtes à vélo outillent les organisations publiques et privées vers l'usage du vélo comme outil de déplacement professionnel principal.

Elles proposent ainsi :

- Des ateliers de sensibilisation
- Des dispositifs d'accompagnement à la conversion des entreprises

Et analysent les leviers possibles pour agir :

- Des mécanismes financiers incitatifs (subvention, déductions fiscales...)
- Une flotte de vélos-cargos en libre-service
- Des aménagements cyclables adaptés aux vélos-cargos
- Une transition vers le vélo-cargo en interne (livraisons CCAS, jardiniers, bibliothécaires...)
- Sur la commande publique en fixant des critères de cyclomobilité/logistique



Résultats

Programme CEE Ma Cycloentreprise 2020-2023 :

- 1500 bénéficiaires formés
- 1 125 accompagnés
- 480 primes d'aides à l'acquisition



Budget

Variable en fonction des projets



Partenaires

- ADEME PACA

Accompagner les professionnels

Métropole de Grenoble

Contexte

Grenoble Alpes Métropole a mis en place en 2019 une ZFE pour les véhicules utilitaires (VUL) et poids lourds (PL) dans 27 communes du territoire, afin de contribuer à la réduction de la pollution aux particules fines et à l'amélioration de la qualité de l'air.

A ce jour, l'interdiction de stationnement et de circulation dans ces communes concerne les véhicules utilitaires et poids lourds Crit'Air 3, 4 et 5. En 2025, les VUL Crit'Air 2 seront également concernés.

Une ZFE pour les voitures particulières et deux-roues motorisés est par ailleurs en place depuis juillet 2023.

Description

La Métropole a souhaité accompagner le monde professionnel dans la transition énergétique et a mis en œuvre de nombreuses mesures à destination des entreprises visant à faciliter le verdissement et la réduction des flottes.

Dès 2019, et en complément d'aides financières dédiées à l'acquisition de véhicules faibles émissions, la collectivité a proposé aux entreprises volontaires de bénéficier gratuitement d'une prestation de conseil.

Cet accompagnement, délivré par un consultant spécialisé indépendant, aboutissait à un rapport destiné à les guider dans leur mise en conformité avec la ZFE VUL-PL (solutions faibles émissions envisageables, éligibilité aux aides...)

Depuis 2023, la prestation de conseil a évolué afin d'intégrer une dimension d'accompagnement au changement. En effet, au-delà des réponses techniques rendues sous forme de livrable, un suivi de l'entreprise dans la durée est nécessaire pour lutter contre une posture de résistance au changement.



Édition 2023
**PROFESSIONNELS,
OPTEZ POUR
UN VÉHICULE
MOINS
POLLUANT !**
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLÉ

**JUSQU'À
18 000 €
D'AIDES**

 VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER (VUL) OU POIDS LOURD (PL) • Électrique • GNV • GPL • Hydrogène • Conversion de moteur au GNV, GPL ou à l'électrique (Retrofit)	 VÉLO CARGO OU REMORQUE À VÉLO • Standard • À assistance électrique
---	--



Budget

Coût pour la collectivité : jusqu'à 216k€ TTC (marché avec un volet forfaitaire et une partie à bons de commande)



Résultats

Une vingtaine d'accompagnements en 2023



Partenaires

- ADEME
- Fonds Vert / France Nation Verte

Mobiliser les salariés dans le cadre du Plan mobilité employeur

Tisseo Collectivités (AOM)

Contexte

Tisseo Collectivités, autorité organisatrice de la mobilité urbaine de la grande agglomération toulousaine, compte 108 communes, et plus d'1 million d'habitants. Fort de plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics,

le bassin économique toulousain s'enrichit d'environ 7 000 emplois supplémentaires chaque année.

Néanmoins cette vitalité économique produit également une pollution accrue et une forte congestion.

Tisseo Collectivités a choisi d'accompagner les employeurs pour développer le management de la mobilité en s'appuyant sur un réseau de partenaires locaux, économiques et acteurs de l'écomobilité.

Description

Un programme en 3 étapes :

1. **Recueil des besoins**
2. **Conception d'un programme d'animations et de formations** dédié à l'accompagnement au changement
3. **Evaluation** de chaque opération pour ajuster les livrables



Résultats

- **Création de formats créatifs et innovants :** serious game, organigramme des 9 personas mobilité, jeu du changement de comportements, jeux de rôles, fresque de la mobilité
- **Une montée en compétence /** satisfaction des participants (satisfaction globale : 8,9/10)
- **Une amélioration des outils d'accompagnement** du service de conseil en mobilité (newsletter mensuelle, canal framal-iste dédié aux référents mobilité, webinaires RETEX...)



Budget

Subvention ADEME : 60 000€ HT incluant les dépenses d'animation, de formation et de communication pour la période 2020-2023



Partenaires

- ADEME Occitanie
- Club entreprise
- Acteur de l'écomobilité
- Partenaire institutionnel

RESSOURCES

ZFE

Pour compléter cette brochure, vous trouverez de nombreuses ressources sur le site de l'ADEME, CEREMA ou encore Ministère de la Transition Ecologique.

Réglementation

Ministère de la Transition Ecologique | [Vademecum réglementaire des ZFE](#)

Benchmark

ADEME | [Benchmark des zones à faibles émissions - mobilité à travers l'Europe](#)

Gouvernance

ADEME | [Comment réussir le déploiement d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité \(ZFE\) ?](#)

Mise en oeuvre

ADEME | [Guide d'aide à l'élaboration et la mise en oeuvre des ZFE](#)

Communication

ADEME | [Campagne mobilité](#)

Evaluation

CEREMA | [ZFE du Grand Reims - Construction d'une méthode d'évaluation](#)

Airparif | [ZFE Paris](#)



Pour aller plus loin

rendez-vous sur le site du Ministère de la Transition Ecologique

<https://www.mieuxrespirerenville.gouv.fr/>



LES PROJETS DE L'ALLIANCE

Consciente de l'enjeu de santé publique, de la complexité du sujet et de la multiplicité des mesures à mettre en œuvre pour améliorer la santé des habitants, l'Alliance permet aux collectivités d'échanger entre élus et agents sur les initiatives intéressantes, de confronter leurs pratiques, de se soutenir mutuellement et de monter en compétences.

Infos : www.alliancequaliteair.fr



**S'INSPIRER
ECHANGER LES BONNES PRATIQUES**



**AGIR
FACILITER LA MISE EN OEUVRE**



**SE RENCONTRER
PARTAGER DES EXPÉRIENCES**



**PORTER LA VOIX
DES COLLECTIVITÉS**



**SE FORMER
MONTER EN COMPÉTENCES**

