



MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION



Projet de réaménagement de la Porte de Bâle / Crédit photo Ville de Mulhouse

CONCILIER MOBILITÉS DURABLES, ÉQUITÉ SOCIALE ET COHÉSION TERRITORIALE

Avis approuvé le 26 juin 2024

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

m2A.fr



Sommaire

Préambule.....	5
Introduction.....	7
Un nécessaire rappel du contexte réglementaire.....	9
1 ^{ère} Partie : Le « public en situation de fragilité » : une réalité difficile à cerner.....	11
2 ^e Partie : Une communication proactive accessible au plus grand nombre.....	15
3 ^e Partie : Quelques facteurs clés de succès.....	18
4 ^e Partie : Des mesures d'accompagnement adaptées aux spécificités des différents territoires.....	23
Composition du groupe de travail.....	30
Annexes	
Saisine du Conseil de développement.....	33
Illustrations cartographiques.....	35
Personnes rencontrées.....	44
Bibliographie.....	45

Préambule

Par saisine du 15 mai 2023, Mulhouse Alsace Agglomération a sollicité son Conseil de développement pour solliciter des propositions d'accompagnement dans la mise en place d'une ZFE-m, auprès de citoyens de l'agglomération en situation de fragilité.

Cette saisine comporte plusieurs mots-clés : sensibilisation, information, accompagnement, dont la finalité commune est d'éviter un rejet du dispositif ZFE-m, voire obtenir l'adhésion par la compréhension des enjeux.

Il faut sans doute rappeler que l'acceptabilité est un concept complexe faisant appel à :

- l'utilité perçue de la mesure,
- un sentiment d'équité,
- un sentiment de contrôle,
- l'existence d'alternatives réelles et crédibles.

Le changement à opérer est sans doute aussi d'ordre culturel. La voiture est associée à un sentiment de liberté et, selon le modèle, la gamme ou la puissance, à une forme de réussite, notamment sociale. Cette image est largement véhiculée par la publicité et s'est imposée pour beaucoup comme une norme sociale qui, pousse aux solutions individuelles et à l'achat de grosses cylindrées. Cette norme va à l'encontre du recours aux mobilités douces et aux transports en commun. Il convient par conséquent de faire évoluer cette représentation pour bâtir un nouvel imaginaire s'agissant des façons de se déplacer.

Introduction

La mobilité constitue le socle de l'organisation de nos sociétés. Plus qu'une liberté fondamentale, se déplacer librement est progressivement devenu indispensable pour accomplir nombre d'actes de la vie de tous les jours : se ravitailler, se soigner, travailler, étudier, entretenir des liens familiaux et sociaux. Ces déplacements se sont par ailleurs allongés en distance, comme en temps, créant de profondes fractures sociales et territoriales.

L'essor de la voiture individuelle et sa démocratisation depuis les années 1960, s'est traduit par une multiplication des infrastructures routières, des zones commerciales périphériques et des lotissements excentrés exclusivement résidentiels. Cette évolution s'est faite au détriment des autres modes de transport, en particulier collectifs, mais également des mobilités douces. Elle a contribué par ailleurs à la disparition de nombreux services publics et privés de proximité ainsi que de petits commerces. Ce phénomène a été accentué par l'apparition de technologies numériques permettant d'éviter nombre de déplacements.

L'usage de la voiture reste cependant très répandu en raison des nombreux avantages de la liberté offerte par ce mode de transport.

La prise de conscience plus ou moins affirmée des enjeux sanitaires et environnementaux se traduit aujourd'hui par l'urgence d'une politique de mobilités durables, garante de la cohérence de l'ensemble des services offerts sur le territoire.

Développer des mobilités durables constitue à la fois une nécessité et un défi ambitieux à relever, s'agissant de concilier les enjeux sanitaires et environnementaux avec le droit à la mobilité de tout un chacun et que le réchauffement climatique rend prioritaire dès aujourd'hui.

Bien que la pollution de l'air ait considérablement diminué au cours des dernières décennies, elle reste élevée dans les grandes agglomérations. La pollution atmosphérique est un fléau invisible qui déclenche ou aggrave de nombreuses pathologies, notamment respiratoires, cardiovasculaires et neurologiques. Ces pathologies peuvent se traduire par une réduction de l'espérance de vie. Les impacts sanitaires liés à la pollution de l'air induisent des coûts conséquents pour la collectivité.

La politique des ZFE-m fait partie de ces politiques se traduisant par des comportements antagonistes. Elle est généralement un sujet de vives tensions qui, d'une certaine façon, opposent la santé des uns au droit à la mobilité des autres.

Au-delà de ces visions polémiques, la mise en place d'une ZFE-m doit représenter une opportunité d'engager une réflexion collective sur le développement de nouvelles offres et de nouveaux services de mobilité durable, accessibles à l'ensemble des personnes, quels que soient leurs moyens financiers, leur lieu de résidence, leurs contraintes personnelles ou professionnelles.

Pierre angulaire des politiques de déplacement, la question de la mobilité urbaine amène aujourd'hui nombre d'acteurs tant publics que privés à reconnaître le besoin d'un changement de comportement de mobilité.

L'utilité de la voiture reste naturellement justifiée pour de longues distances, surtout en l'absence d'offres complémentaires adéquates. Force est cependant de constater qu'elle est trop fréquemment utilisée pour de courtes distances ne justifiant pas son utilisation et pouvant être assurées par des modes alternatifs.

Un nécessaire rappel du contexte réglementaire

C'est la loi LOM, « *Loi d'Orientation des Mobilités* » du 24 décembre 2019 qui a transformé les anciennes ZCR (zones à circulation restreinte) en ZFE-m (zones à faibles émissions-mobilités) avec un critère unique : l'instauration d'une ZFE-m devient obligatoire pour toutes les agglomérations lorsque :

« les normes de qualité de l'air (...) ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI compétent ».

La définition du « *non-respect des normes* » a été précisée dans un décret du 16 septembre 2020.

L'article 119 de la loi « *Climat et-Résilience* » du 20 juillet 2021 a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE-m au 1^{er} janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150.000 habitants dans lesquelles les valeurs de qualité de l'air recommandées par l'OMS sont dépassées: 42 agglomérations sont ainsi visées, dont Mulhouse Alsace Agglomération.

Les ZFE-m sont instaurées par le président d'un EPCI à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de circulation lié à la ZFE-m.

L'arrêté de création d'une ZFE-m précise :

- les mesures de restriction de circulation mises en place ;
- la pérennité, voire la temporalité de ces mesures. Si de nouvelles mesures significatives devaient intervenir ultérieurement, elles doivent faire l'objet d'un nouvel arrêté. ;
- le périmètre des restrictions. Celui-ci doit couvrir au moins 50% de la population de l'agglomération.

Dans un communiqué du 10 juillet 2023, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique, a annoncé un certain nombre de changements, dont celui de vocabulaire.

Jusqu'à cette date, il était acquis qu'à partir de 2025, toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants devaient mettre en place une ZFE-m.

L'évolution de la qualité de l'air dans les agglomérations concernées a alors permis de distinguer 2 types de territoires selon qu'ils respectent ou non les seuils réglementaires :

- les agglomérations qui dépassent lesdits seuils, au nombre de 2, à savoir la métropole du Grand Paris et l'agglomération lyonnaise. Ces territoires doivent respecter le calendrier législatif de restriction de circulation de véhicules ;
- les agglomérations qui respectent les seuils réglementaires et qui de ce fait, sortent de l'obligation d'instaurer des restrictions de circulation. Lesdites agglomérations devront créer non plus une ZFE, mais « *un territoire de vigilance* » d'ici au 01 janvier 2025, sans changement de la loi.

La situation n'est pas figée. Si les seuils de qualité de l'air évoluent à la baisse dans le temps, un « *territoire de vigilance* » pourra se voir obligé de passer en ZFE-m, avec obligations de restrictions.

Les agglomérations dans lesquelles les ZFE existent, ont toutes mises en place ou prévue les restrictions de circulation minimales prévues par la loi, à compter du 01 janvier 2025 :

- des véhicules immatriculés avant le 31 décembre 1996 ;
- et/ou des véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1996 ;
- et/ou des poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001.

Elles n'ont par conséquent aucune obligation de renforcer les restrictions actuelles.

Pour les agglomérations, dont **Mulhouse Alsace Agglomération**, n'ayant pas encore mis en place de règles, la seule obligation concerne la mise en place des restrictions de circulation prévue par la loi, visées ci-dessus. D'éventuelles restrictions supplémentaires sont laissées à la discrétion des agglomérations concernées.

1^{ère} Partie - Le « public en situation de fragilité » : une réalité difficile à cerner

L'impact des ZFE-m sur les mobilités des personnes vulnérables est ambigu. Alors que les populations les plus précaires, le plus souvent non motorisées, seront peu impactées, les moins précaires des précaires, plus souvent motorisées, le seront davantage (pas de capacité à financer un véhicule propre) et plus rapidement que les autres (véhicules généralement plus anciens).

1. En première approche, on peut considérer que le critère déterminant de la fragilité repose sur le **niveau de ressources financières**.

Cette approche définit un seuil de pauvreté, qui en France comme en Europe, correspond à 60% du niveau de vie médian du territoire concerné.

Le revenu disponible d'un ménage comprend :

- les revenus d'activité (nets de cotisations sociales) ;
- les éventuels revenus du patrimoine ;
- les prestations sociales, y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage ;
- les éventuels transferts en provenance d'autres ménages.

Le revenu médian est le revenu tel que la moitié de la population gagne moins et l'autre moitié plus. Les seules données accessibles au Conseil de Développement, concernent l'année 2018.

Les revenus médians annuels s'élevaient alors à :

- 21 730 € pour la France
- 21 610 € pour le Grand-Est
- 21 040 € pour le territoire m2A
- 16 100 € pour la ville de Mulhouse.

Avec un revenu annuel médian de 21 040 €, le territoire de l'agglomération mulhousienne dispose en 2018, du revenu médian annuel le plus faible du département du Haut-Rhin (hors Val d'Argent).

Dans la commune de Mulhouse, le revenu médian tombe à 16 100 €. On note de grosses disparités entre les différents quartiers de la ville, particulièrement marquées par la faiblesse des revenus dans les quartiers dits « prioritaires » qui n'enregistrent globalement, que 14 123 € de revenu médian en 2018.

Si on raisonne au niveau du territoire de Mulhouse Alsace Agglomération, le seuil de pauvreté se situait en 2018 à un revenu mensuel disponible de 1 052 € par unité de consommation (UC)¹, soit un revenu disponible de :

- 1 052 € pour une personne vivant seule ;
- 1 572 € pour un couple sans enfant ;
- 2 202 € pour un couple avec 2 enfants de moins de 14 ans.

Quelques chiffres clés pour ce qui concerne l'évolution du taux de pauvreté :

	en 2013	en 2018
France	14%	15%
Grand Est	14%	15%
m2A	18%	19%
Mulhouse	32%	33%

Pour ce qui concerne le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération, les populations concernées sont essentiellement localisées dans les « *quartiers de la politique de la ville* » (QPV)² dont la liste a été arrêtée par l'Etat :

- quartiers Bourzwiller, Coteaux, Péri-centre et Brustlein à Mulhouse ;
- quartier Drouot-Jonquilles à Mulhouse et Illzach ;
- quartier Markstein-La Forêt à Wittenheim.

Avec un taux de 33% en 2018, Mulhouse se caractérise par la pauvreté de sa population. Cette moyenne, déjà très élevée, cache en réalité de fortes disparités entre les quartiers. Les quartiers dits « fragiles » ont continué de s'appauvrir entre 2013 et 2018.

	en 2013	en 2018
Coteaux	36,9%	39%
Drouot Jonquilles	47,4%	49,4%

Des « *publics en situation de fragilité* », eu égard à leurs ressources financières, sont également présents dans bon nombre d'autres quartiers de l'agglomération qui ne sont pas classés comme « QPV ».

¹ Échelle d'équivalence de l'OCDE :

1 UC au premier adulte du ménage

0,5 UC aux autres personnes du ménage de 14 ans ou plus

0,3 UC aux enfants de moins de 14 ans

² Arrêté 2024-17540 du 30 décembre 2014

Il est important de noter le nombre élevé de ménages dont les revenus dépendent exclusivement des prestations sociales versées par la CAF. 13% des ménages résidant dans l'agglomération et 26% de ceux résidant en ville de Mulhouse sont concernés.

Les ménages sont différemment exposés à la pauvreté selon leur configuration familiale. Les familles monoparentales sont les plus concernées. Elles sont surreprésentées dans les quartiers dits sensibles dans lesquels elles représentent 20% des foyers allocataires.

Ces quelques données chiffrées mettent en évidence le faible pouvoir d'achat et la précarité des ressources d'une partie importante de la population de l'agglomération mulhousienne.

2. Se limiter au seul critère de ressources est une démarche insuffisante. De nombreuses situations de fragilité (ou précarité), pourtant bien réelles, échappent encore à l'observation au travers des statistiques publiques :

- personnes âgées, privées de réseau social et/ou familial ;
- populations disposant de revenus « moyens », éloignées des centres-urbains et/ou de leurs lieux de travail, qui ne disposent pas d'alternatives satisfaisantes en transports en commun et qui de ce fait sont très dépendantes de leur véhicule ;
- personnes aux revenus modestes, résidant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m, mais y travaillant qui ne peuvent bénéficier d'aucune aide financière. Ignorer cette population risque de nourrir un sentiment d'exclusion et d'injustice ;
- personnes aux revenus modestes, en travail posté qui ne permet aucun accès aux transports en commun ;
- étudiants habitant dans le Sundgau ou les communes de la bande rhénane ; territoires mal desservis par les transports en commun et qui n'ont pas les moyens de payer une location en ville ;
- parents qui, faute d'autres solutions, déposent leurs enfants dans les établissements scolaires en se rendant à leur travail.

3. L'identification des populations en situation de fragilité et des zones concentrant les facteurs risquant d'augmenter les inégalités consécutives aux restrictions de circulation, nécessite un **diagnostic préalable circonstancié** qui ne saurait relever des attributions d'un Conseil de développement.

L'arrêté instaurant la ZFE-m est assorti d'obligations réglementaires et en particulier d'une étude préalable requérant des informations détaillées relatives aux caractéristiques et à la localisation des populations impactées.

Une telle analyse permet en particulier d'anticiper et de limiter les externalités sociales négatives. Cette étude est d'autant plus importante que chaque territoire de l'agglomération a des caractéristiques socio-économiques, voire morphologiques qui lui sont propres. Elle doit notamment permettre d'identifier **les enjeux d'acceptabilité qui peuvent varier d'un territoire à l'autre.**

Il convient de noter que l'Afut Sud-Alsace, agence d'urbanisme de l'agglomération, a pour mission d'analyser annuellement l'évolution socio-économique des « QPV » de l'agglomération à partir des données disponibles sur le système d'information géographique de la politique de la ville.

L'expérience montre que les statistiques publiques sont souvent incomplètes et doivent de ce fait, être complétées par des données ad hoc que la collectivité doit construire avec ses interlocuteurs. Ce travail de diagnostic doit permettre d'identifier les zones de fragilité au regard de la mobilité.

2^e Partie - Une communication proactive accessible au plus grand nombre

Le cadre législatif et réglementaire des ZFE-m permet aux collectivités de fixer librement les modalités de leur mise en œuvre. Si cette flexibilité est souhaitable pour répondre aux spécificités des territoires, elle se traduit par une forte différenciation entre les agglomérations. Cette différenciation nuit gravement à la lisibilité du dispositif ZFE-m.

1. La lisibilité des ZFE-m nécessite une pédagogie qui met délibérément l'accent sur tous les aspects positifs d'une telle mesure qui doit être compréhensible et perçue comme utile et équitable. L'atteinte de cet objectif nécessite :

- **des messages positifs sur les enjeux de la qualité de l'air en matière de santé.**

La pollution atmosphérique déclenche ou aggrave de nombreuses pathologies, notamment respiratoires, cardiovasculaires et neurologiques. Ces pathologies se traduisent souvent par une réduction de l'espérance de vie.

Ce volet argumentaire devra être construit en concertation avec les professions médicales.

- Des messages soulignant :

- **les gains en matière d'amélioration de la qualité de l'air**, plutôt que l'évitement de la pollution de l'air,
- **les bénéfices de l'utilisation des transports en commun et du vélo** plutôt que le renoncement à la voiture individuelle,
- **les bénéfices en termes d'autonomisation et de responsabilisation des écoliers, collégiens et lycéens**,
- **le mieux-vivre dans une ville moins bruyante**,
- **les bénéfices d'une ville plus inclusive**, dans laquelle les personnes âgées et celles qui sont handicapées disposent de pistes sécurisées pour la circulation à vélo ou avec des voiturettes électriques.

Il serait souhaitable de privilégier des exemples illustrés plutôt que pour des données chiffrées qui peuvent donner lieu à des incompréhensions.

- L'association des citoyens à l'élaboration du dispositif pour éviter qu'ils ne se sentent piégés. Les publics les plus fragiles sont généralement les moins bien informés sur la mise en place des ZFE-m et leurs impacts sur leur vie de tous les jours.

Il ne faut pas oublier que l'omniprésence des réseaux sociaux peut se traduire par des informations pas toujours très objectives, pouvant parfois relever de la désinformation.

- **Les territoires extérieurs au périmètre de la ZFE-m et leurs habitants ne doivent pas être oubliés lors des opérations de concertation.**

Les besoins des publics résidant dans des zones peu ou pas desservies par des transports en commun et devant se rendre à l'intérieur de la zone ZFE-m ne peuvent être ignorés.

Cette concertation « spécifique » est à mener dans un contexte difficile, dans lequel ces populations ne peuvent pas bénéficier des mêmes aides que celles résidant à, l'intérieur de la zone.

2. La communication peut utilement se faire au travers de la création d'un **réseau d'« ambassadeurs » des nouvelles mobilités**. Ledit réseau aura pour mission d'accompagner le changement vers d'autres usages et de fournir des conseils individualisés.

Ce réseau pourrait s'appuyer sur :

- les « conseils citoyens » obligatoires dans chaque quartier prioritaire de la ville,
- les centres socio-culturels,
- les centres municipaux d'action sociale,
- l'univers associatif,
- les différentes structures d'action sociale : Banque alimentaire, Secours populaire, Secours catholique, Armée du salut, Restaurants du cœur, Emmaüs,
- des structures ad hoc avec divers acteurs locaux à identifier.

Pourquoi ne pas proposer une formation théorique et pratique aux agents, voire aux élus des communes pour conseiller les populations et les sensibiliser aux changements possibles en matière de mobilité ?

3. Des **supports de communication** variés avec un support spécifique par thématique ou problématique :

- guide pratique grand public ;
- kit de communication à l'intention de la presse et des médias ;
- campagnes d'affichage ;

- spots sur les radios locales complétés par des débats ;
- insertions dans la presse régionale : pourquoi pas des suppléments thématiques selon une périodicité à préciser ;
- journées tests et de temps d'échange sur la nécessaire appropriation de mobilités durables.

Ces différents supports pourraient utilement être complétés par la mise en place d'un numéro vert animé par un spécialiste ZFE-m.

3^e Partie - Quelques facteurs clés de succès

1. Première priorité : améliorer l'information des citoyens sur les enjeux sanitaires de la pollution atmosphérique en partenariat avec la communauté médicale

- Il convient d'abord de souligner que les ZFE-m ne permettent pas de répondre totalement à ces problématiques de santé publique. Elles permettent, certes, d'agir sur les émissions d'oxyde d'azote (NO₂) et de particules fines mais ne traitent pas les problèmes des émissions du secteur résidentiel et surtout des secteurs industriels et agricoles.
- Une bonne articulation avec les dispositions du *PCAET, Plan Climat-Air-Energie territorial*³, du territoire est indispensable.
- Les évidentes incompréhensions de non prise en compte des pollutions industrielles et agricoles nécessiteront une approche pédagogique circonstanciée.
- Par ailleurs, l'exclusion des véhicules anciens peut être mal perçue lorsque les SUV récents restent acceptés dans les territoires ZFE-m. A cet égard, il conviendra de conduire les débats de telle façon à ce que les ZFE-m ne soient pas assimilés à un dispositif qui pénalise les ménages fragiles au détriment des plus aisés.
- Pourquoi ne pas proposer à des établissements scolaires des mesures à réaliser par l'ADEME, avec le soutien logistique des parents d'élèves ? De telles opérations pédagogiques pilotes de mesure de la qualité de l'air apporteraient des preuves incontestables de la mauvaise qualité de l'air que nombre de personnes continuent à ignorer. Elles pourraient, par ailleurs, déboucher sur des opérations d'encouragement sur le thème :
« *Au lycée, au collège ou à l'école, j'y vais à pied ou à vélo...* »

³ Le PCAET définit notamment sur le territoire de l'intercommunalité les objectifs stratégiques et opérationnels en vue d'atténuer le changement climatique et de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

2. Deuxième priorité : inscrire la ZFE-m dans un projet global de gestion du territoire de l'agglomération

- La ZFE-m ne doit pas être perçue comme une entrave à la circulation et se limiter à une simple évolution du parc vers des véhicules plus « propres ». Elle constitue, par contre, l'un des éléments majeurs de la ville de demain, de nouveaux modes de vie ainsi que de nouvelles relations sociales.
- La ZFE-m représente pour le territoire, l'opportunité de repenser les mobilités et de construire des projets ambitieux en faveur des itinéraires piétons et des pistes cyclables. L'exemple de la commune de Muttersholtz mérite d'être relevé : la totalité des écoliers se rendent dans leurs écoles à pied.
- Le projet de territoire *Vision 2030 - m2A, territoire de tous les possibles* fixe un certain nombre d'objectifs stratégiques et opérationnels qui inscrivent le territoire dans une dynamique de développement de mobilités durables, supports d'une structuration spatiale plus harmonieuse et équitable de l'agglomération. Mise en récit, cette dynamique peut provoquer des prises de conscience qui devraient permettre aux citoyens de s'y retrouver.
- Les impacts d'une ZFE-m de l'agglomération sur l'ensemble des territoires limitrophes devront faire l'objet d'investigations poussées eu égard notamment à l'importance des migrations de travail en provenance ou à destination du territoire de Mulhouse Alsace Agglomération. Les caractéristiques de ces flux quotidiens permettent d'éclairer les choix d'actions favorisant des alternatives crédibles à l'usage de la voiture.

Le *Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin*, de janvier 2023, établi en concertation avec les intercommunalités haut-rhinoises, a vocation à alimenter une large concertation en vue d'un déploiement coordonné des mobilités durables et inclusives sur l'ensemble du territoire haut-rhinois.

3. Troisième priorité : insister sur la nécessaire cohérence des mobilités durables avec les documents et projets d'aménagement et d'urbanisme et l'illustrer

Cet impératif implique :

- **la lutte contre l'étalement urbain et renforcement de la densification à proximité des transports en commun ;**

- **se conditionner la création et l'extension des équipements de service** (centres de soins, Ehpad, marchés alimentaires, équipements éducatifs et sportifs, etc.) **à une desserte accessible et sécurisée** par plusieurs modes de transport autres que la voiture ;
- **la requalification des voiries urbaines**, à traduire dans un nouveau plan de circulation. Il s'agit de **mettre en place une voirie apaisée à redimensionner en fonction des usages futurs**. Cette incontournable requalification impose le transfert des flux de transit sur des itinéraires périphériques aux centres des principales agglomérations. La mise en place récente d'un « *Ring* » (itinéraire de contournement) par la ville de Mulhouse répond à cet impératif.

En tissu urbain, il convient de partager équitablement les emprises des voiries entre les cyclistes, les transports en commun, véhicules de secours et les voitures particulières. Une réduction progressive des places de stationnement sur voirie, voire une suppression totale semble devoir s'imposer. Un minimum consisterait à limiter ces places à un seul côté de la voie, permettant ainsi le traçage d'une voie cyclable de l'autre côté. La généralisation de « zones 30 » pourrait judicieusement compléter de tels dispositifs.

La mise en place de voiries apaisées à proximité des établissements scolaires pourrait constituer une priorité.

Pourquoi ne pas envisager une charte d'aménagement de la voirie apaisée à l'échelle de l'agglomération ?

- **une gestion rigoureuse des possibilités de stationnement** dans les différents centres urbains, en termes de disponibilité et de tarification.

Une telle gestion génère quasi systématiquement une levée de boucliers de la part des commerçants qui y sont implantés. Ceux-ci voient toute mesure de réduction de la place de la voiture comme une menace supplémentaire à la bonne marche de leurs affaires.

La réduction de la place de la voiture en ville ancienne et nombre de commerçants l'ont toujours combattue par peur du déclin du centre-ville. Mais force est de constater, qu'une fois les transformations opérées, elles ne sont qu'exceptionnellement remises en question.

- **la piétonisation des centres urbains des principales agglomérations ;**

La marche doit être considérée comme un mode de déplacement à part entière. La marge de progrès des déplacements des piétons reste importante pour autant que la piétonisation s'inscrive dans une logique d'attractivité du centre-ville et qu'elle s'appuie sur un réseau cohérent de rues interdites à toute circulation motorisée.

La mise en place de tels aménagements peut être facilitée par une phase d'expérimentation, les aménagements structurants n'intervenant que dans un second temps. Cette manière de procéder en deux temps permet à la population de s'exprimer et de participer à la définition de travaux adaptés à la spécificité du quartier concerné.

L'extension récente du plateau piétonnier de la ville de Mulhouse est une composante du plan de développement des mobilités douces de la ville.

En parallèle, il convient de porter une attention particulière aux arrêts de transports en commun, et notamment ceux du tram, dont nombre d'accès méritent d'être sécurisés avec des aménagements piétonniers adaptés.

A l'instar de pratiques courantes dans d'autres pays européens, une piétonisation temporaire des voies desservant les écoles aux heures d'ouverture et de fermeture des classes permettrait de les sécuriser, mais également d'encourager les déplacements à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.

- **la création d'un maillage de parkings relais périphériques**, conçus comme des pôles d'échanges multimodaux disposant de prestations spécifiques complémentaires, fonction de la localisation.
- **la densification du réseau de transports en commun**, tant en termes de nouveaux itinéraires que de cadencement des dessertes et création de voies réservées aux transports en commun.
- **l'accélération de la mise en place d'un maillage hiérarchisé et sécurisé de voies cyclables**, complété par un maillage de parkings vélos sécurisés.

Le réseau dense d'aménagements cyclables de l'agglomération reste perfectible, notamment en ce qui concerne la continuité des itinéraires et leur sécurisation, tout particulièrement au niveau des carrefours.

La définition par Mulhouse Alsace Agglomération d'un « réseau express vélo » répond à l'impératif de hiérarchie se traduisant par ses dimensionnements et des aménagements spécifiques.

La mise en place de stationnements sécurisés équipés de bornes de recharge pour VAE, notamment au niveau des connexions intermodales constituerait sans aucun doute un atout permettant d'augmenter l'attractivité de ces itinéraires.

- la réorganisation de la logistique urbaine avec **la création en entrée d'agglomération, de vastes zones de transbordement de marchandises** entre poids lourds et véhicules utilitaires de gabarit réduit et non polluants.

4. Privilégier une nécessaire progressivité du déploiement de la ZFE-m.

Il conviendrait de faire coïncider les échéances d'entrée en vigueur de la ZFE-m et les restrictions de circulation associées avec :

- les perspectives d'accroissement de l'offre de transports en commun et/ou de modes de mobilité douce ;
- les plannings d'éventuels travaux de renouvellement de réseaux enterrés, préalables à la requalification de certains espaces publics.

5. Préciser clairement les modalités de mise en œuvre des dispositions régissant le territoire couvert par la ZFE-m.

Deux dispositions paraissent déterminantes à cet égard :

- celles concernant les modalités de contrôle du respect des règles de la ZFE-m. Le volet contrôle répond à un double enjeu d'efficacité et d'acceptabilité ;
- le régime d'éventuelles dérogations « légitimes ».

4^e Partie - Des mesures d'accompagnement adaptées aux spécificités des différents territoires

La dépendance à la voiture individuelle n'est pas une fatalité.

1. Des mesures d'accompagnement du changement vers d'autres usages.

Différentes enquêtes ont montré que les personnes en situation de précarité rencontraient, plus que les autres, des difficultés pour envisager des alternatives à leurs modes de transport habituels, combiner différents modes de transport, trouver les bonnes informations pour gérer les trajets, utiliser les outils et services numériques facilitant la mobilité. Au-delà de l'enjeu d'information, il s'agit également d'accompagner ces personnes pour les aider à trouver des alternatives de déplacement.

Les résultats de différentes recherches scientifiques montrent que les pratiques de mobilité et les choix des modes de transport sont en partie déterminés par la force de l'habitude. Changer ses habitudes et adopter une nouvelle pratique suppose d'abord de connaître les solutions alternatives, mais aussi de s'adapter à de nouvelles logiques de fonctionnement.

Si le fonctionnement du mode est mal compris et mal intégré, alors il sera spontanément exclu du champ des possibles. Tant que l'expérience n'est pas faite, les contraintes imaginées représentent des freins importants au changement de pratique.

En accompagnant l'utilisateur de manière personnalisée dans une démarche de changement, les dispositifs de conseil permettent de rompre avec les habitudes du quotidien et d'élargir le champ des possibles.

Ce constat milite en faveur de **la création de services de conseil et d'accompagnement individualisés**. Une telle prestation peut être assurée suite à :

- la mise en place d'une centrale d'information multimodale avec de véritables conseillers en mobilité ;
- la création de guichets dans les quartiers les plus sensibles ;
- la création d'un réseau d'ambassadeurs des nouvelles mobilités ;
- la mobilisation des acteurs locaux de la solidarité qui ont des relations de confiance avec les populations précaires.

2. Favoriser la mise en place de mobilités mutualisées et faciliter les usages partagés de la voiture.

Le développement de l'économie de l'usage est une évolution durable de la manière de consommer des biens, privilégiant leur usage à leur possession. Ce modèle économique nécessite peu d'investissements initiaux, étant au contraire fondé sur le coût des usages réels des biens et services partagés.

Appliqué à la mobilité, ce modèle représente un levier intéressant, notamment pour les publics en situation de précarité dont on connaît les difficultés à financer l'achat puis l'entretien d'un véhicule.

Covoiturage et autopartage font partie des nouveaux outils concourant, à des degrés divers, à modifier les comportements de mobilité.

- Le covoiturage du quotidien est un covoiturage de courte distance qui concerne principalement les déplacements domicile-travail.

Historiquement, la démarche relevait soit d'initiatives entre particuliers, soit de systèmes initiés ou encouragés par les entreprises au bénéfice de leurs salariés. Quant aux collectivités locales, elles se chargeaient généralement de l'aménagement des aires de covoiturage.

Le plan national de covoiturage adopté fin 2022, proposait une série d'incitations financières pour les covoitureurs et les conducteurs se convertissant au covoiturage. Nombre de collectivités ont alors signé des partenariats avec des plateformes organisant ces covoiturages.

Mulhouse Alsace Agglomération s'est engagée, dès novembre 2021, dans l'expérimentation avec *Klaxit*, structure devenue *BlaBlaCar Daily*, depuis. La gratuité des trajets pour les covoitureurs jusqu'à la fin de la phase de test en juin 2022, s'est traduite un succès du covoiturage. Par contre lorsque la gratuité s'est arrêtée, le nombre de trajets en covoiturage a chuté. Depuis novembre 2022, l'agglomération pilote un groupe de travail «Covoiturage» à l'échelle du département. Ledit groupe de travail regroupe 10 intercommunalités volontaires. Après avoir travaillé avec différentes plateformes, ces intercommunalités ont toutes choisi de travailler avec BlaBlaCar Daily pour créer un maillage cohérent.

L'outil permettant de gérer efficacement les flux de covoiturage est en place, reste à mener, en concertation avec les employeurs, un gros travail de promotion de ce mode de déplacement.

- L'autopartage vise le partage d'un véhicule entre plusieurs utilisateurs pour des trajets différents. Encore très marquée socialement, sa pratique reste essentiellement urbaine.

A Mulhouse, *Citiz* propose des voitures accessibles en libre-service, de manière occasionnelle, à l'heure, à la journée ou plus. Ces voitures peuvent être réservées sur l'application *Citiz* ou sur internet 7j/7j et 24h/24h, selon la formule tarifaire choisie, sous réserve des disponibilités. Dans la majorité des cas, ces prestations se basent sur l'utilisation de stations d'autopartage qui sont de simples emplacements de parkings situés en des points stratégiques du tissu urbain. L'obligation de restituer, au terme de la location, le véhicule au même endroit est souvent perçue comme une contrainte à l'utilisation de ce type de service d'autopartage.

Dans le cas d'un service d'autopartage sans station, dit en free-floating, le véhicule peut se trouver sur n'importe quelle place de stationnement ou parking de la ville concernée. Cette formule est plus attractive en raison de sa grande souplesse.

3. Définir une stratégie de « mobilité solidaire »

La *Loi d'Orientation des Mobilités* de 2019, a introduit une compétence « *mobilité solidaire* » pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Celles-ci peuvent ainsi organiser

« des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite »

Elles peuvent également

« proposer des services de conseil et d'accompagnement auprès des différents acteurs et usagers, consistant à offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité ».

La loi ne donne aucune définition précise et juridique de ce que recouvrent les services de mobilité solidaire. Elle vise à favoriser des coopérations avec les acteurs de la sphère sociale. L'AOM peut en fonction des besoins du territoire, organiser un service de mobilité solidaire, soit contribuer à ce service et concourir au développement de solutions et de pratiques de mobilités plus solidaires.

Le transport d'utilité sociale peut être organisé exclusivement par des associations, au profit des

« personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service. »

4. Promouvoir les mobilités douces

La finalisation d'une stratégie globale de promotion de l'usage du vélo s'impose. Cette stratégie ne peut se limiter à un programme pédagogique destiné à faire prendre conscience de la pertinence de l'utilisation des 2 roues.

L'incitation à la pratique du vélo commence dès le plus jeune âge. L'apprentissage à organiser par la commune devrait idéalement être complété par :

- la mise à disposition par Mulhouse Alsace Agglomération de moyens matériels et/ou financiers pour permettre aux familles les plus modestes d'acquérir le vélo de leur(s) enfant(s) ;
- la mise en place de bourses « officielles » d'échange de vélos ;
- un travail conjoint avec les polices municipales ou les gendarmeries pour l'apprentissage du code de la route ;
- la formation des jeunes, voire des adultes à l'entretien et à la réparation de vélos au sein d'établissements scolaires ou via des ateliers associatifs ;
- l'implication, sous des formes à préciser, des différentes associations dont celles de cyclistes.

Les responsables du centre socio-culturel Wit' ta Cité à Wittelsheim, rencontrés dans le cadre des travaux du groupe de travail, ont spontanément proposé d'organiser, selon des modalités restant à préciser, des actions de sensibilisation et de promotion de mobilités alternatives à la voiture particulière.

5. Renforcer l'offre de transports en commun.

La priorité concerne le développement de l'offre en termes de fréquence, de desserte et de rapidité. Elle reste cependant tributaire de la situation financière de l'AOM.

La couverture horaire nécessite une attention toute particulière, l'objectif étant de la rendre compatible avec les besoins de déplacement du plus grand nombre.

Le processus d'étalement urbain a très largement nuit à l'efficacité des systèmes de mobilité durables. L'étalement se traduit par une demande de mobilité complexe à satisfaire par les modes traditionnels de transports en commun.

Pour ce qui concerne l'extension du réseau tram, il s'agit d'un travail de longue haleine qui implique une totale mobilisation de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux.

Le changement durable des pratiques de mobilité est indissociable d'une optimisation de l'intermodalité avec le rail. L'étoile ferroviaire de Mulhouse est un atout déterminant au niveau de l'agglomération qui dispose de 11 gares desservies par des TER et le tram-train.

Cette optimisation intermodale reste tributaire de la mise en place de l'interopérabilité des titres de transport, c'est-à-dire d'une billettique unifiée quel que soit le mode de transport.

6. Faciliter l'usage de véhicules électriques.

Les points de recharge accessibles au public constituent un élément clé pour le déploiement de la mobilité électrique.

Pour lui permettre d'organiser et de superviser sur son territoire, le déploiement des bornes de recharge accessibles au public, Mulhouse Alsace Agglomération a acquis la compétence « *Infrastructures de recharge des véhicules électriques* », par modification de ses statuts en date du 31 juillet 2023. Cette compétence a permis à la collectivité d'engager, avec l'appui d'une structure spécialisée, l'élaboration d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques sur les espaces publics et privés accessibles au public.

Le projet de schéma a été approuvé par le Conseil d'agglomération le 29 janvier 2024. Une fois validé par le préfet, le schéma sera définitivement approuvé par le Conseil d'agglomération.

Il permettra d'harmoniser, à l'horizon 2030, le déploiement des infrastructures nécessaires à l'installation de bornes de recharge, en continuité des réseaux mis en place dans les territoires limitrophes de l'agglomération.

7. Un besoin de nouvelle proximité.

La planification urbaine est en constante évolution pour répondre aux besoins changeants des citoyens et aux enjeux environnementaux. Parmi les concepts innovants qui ont émergé au cours des dernières années, figure la « *ville du quart d'heure* », imaginée par Carlos-Moreno, professeur des universités.

Le concept correspond à un quartier où les habitants peuvent marcher pour accéder aux commerces de proximité, sans recourir systématiquement à la voiture ; où ils peuvent facilement accéder à des transports en commun fréquents et où les enfants peuvent se rendre à l'école à pied, en toute sécurité.

Force est de constater que de nombreux quartiers urbains sont devenus particulièrement fragiles eu égard à la faiblesse, voire l'inexistence d'offres de services quotidiennes de proximité et de services publics.

Un constat identique de fragilité de certains territoires ruraux a fait émerger le concept de « *territoire de la demi-heure* ».

Ce qu'il convient de retenir de ces concepts est l'enjeu que constitue la réimplantation de commerces de proximité, de services de prestations administratives, sociales ou de santé ; ou à défaut, le déploiement de services itinérants (*Agences France Service* par exemple) permettant de réduire la demande de déplacements et de se libérer des difficultés qui y sont associées.

A noter qu'un bus *France services* circule dans les quartiers dits prioritaires de la ville de Mulhouse depuis 2021. Depuis 2022, cette prestation est proposée aux communes de l'agglomération avec le soutien de Mulhouse Alsace Agglomération.

8. D'incontournables aides financières

Dès lors que tous les citoyens ne sont pas en mesure de surmonter de façon identique les contraintes d'une nécessaire transition dans leurs mobilités, les politiques publiques devraient apporter des compensations financières permettant de rendre la transition acceptable et qui constituent pour l'essentiel des conditions incontournables de cette transition.

Le groupe de travail a estimé qu'il ne lui appartenait pas de proposer un éventail d'aides financières pouvant être mises en place par Mulhouse Alsace Agglomération. La définition de telles aides relève de choix politiques qui sont de la compétence exclusive de la collectivité.

Quelles qu'elles soient, les aides financières disponibles sont souvent peu accessibles aux publics les plus précaires :

- méconnaissance des aides ;
- difficultés dans la demande des aides (fracture numérique) ;
- multiplicité des aides aux critères d'éligibilité différents ;
- problématique des délais de versement.

Les missions de la centrale d'information multimodale visée plus haut devraient par conséquent être étendues aux conseils et à la gestion des aides disponibles.

Comme le Conseil de développement l'a déjà précisé dans son avis du 3 mai 2021 sur l'écomobilité :

- la gratuité du réseau de transports en commun n'est pas pertinente dans une vision de renforcement de celui-ci. Elle peut tout au plus être mise en place ponctuellement, lors d'évènements particuliers ou lorsque le niveau de pollution atmosphérique l'exige ;
- la gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale. Certaines autorités organisatrices de la mobilité ont mis en place une « tarification solidaire » prenant en compte la capacité contributive du voyageur.

A noter toutefois que nombre d'experts estiment qu'une telle tarification ne peut être qu'une réponse parmi d'autres pour inciter les publics économiquement fragiles à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle quand celle-ci existe.

Composition du groupe de travail

- Roland LEMMEL citoyen volontaire
animateur du groupe de travail
- Annie DE LAROCHELAMBERT représentante d'Alter Alsace Energies
co-animatrice du groupe de travail
- Gilles ANNENKOFF représentant de Mulhouse
- Ana FERRAZ FERREIRA représentante d'Illzach
- Bernard GUYOT citoyen volontaire
- Sam IGNAT-MORE représentant de Mulhouse
- Bernard KUHN citoyen volontaire
- Alain MOUBARAK directeur général de Soléa
- Paul PFLIEGER représentant de Heimsbrunn

Nous remercions Régis KRAEMER pour sa participation active à l'ensemble des travaux du groupe. Sa proximité avec le monde associatif a été particulièrement appréciée.

Nous remercions également Alain MOUBARAK pour avoir mis à disposition une salle de réunion de Soléa.

Le présent document a été rédigé par Roland LEMMEL avec la collaboration d'Annie DE LAROCHELAMBERT.

Annexes

A.1	Saisine du Conseil de développement.....	33
A.2	Illustrations cartographiques.....	35
A.3	Personnes rencontrées.....	44
A.4	Bibliographie	45

A.1 SAISINE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

 CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	
SAISINE DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT 15 MAI 2023	
DEMANDEURS	Élus : Fabian Jordan, Président de Mulhouse Alsace Agglomération Yves Goepfert, Vice-Président délégué aux transports et mobilités Direction : mobilités et transports de m2A
INTITULÉ DE LA SAISINE	Comment accompagner la mise en place de la ZFE-m auprès des citoyens en situation de fragilité sur le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération ?
DEMANDE FORMULÉE AU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT (les attendus)	<p>La mise en œuvre de zones à faible émission mobilités (ZFE-m) est imposée par la loi dans toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants, dont Mulhouse Alsace Agglomération, pour améliorer la qualité de l'air et de là, la santé des habitants.</p> <p>Pourtant, sa mise en place est souvent perçue comme facteur d'exclusion, jusqu'à la rebaptiser pour certains en « Zone à Forte Exclusion ». En effet, les véhicules les plus polluants sont les plus anciens et leurs propriétaires sont souvent des personnes en situation de précarité.</p> <p>De plus, si la mise en place d'une ZFE-m passe par une démarche de concertation réglementaire, l'expérience montre que cette concertation ne touche pas suffisamment les publics les plus concernés par les restrictions imposées aux véhicules, à savoir les publics fragilisés.</p> <p>Dès lors :</p> <ul style="list-style-type: none">- comment faire pour sensibiliser/informer particulièrement le public en situation de fragilité ?- comment accompagner les habitants vers la ZFE ? <p>Il s'agit de trouver les leviers d'une part pour éviter le rejet du dispositif qui sera mis en place et d'autre part pour faire percevoir l'utilité et le sens de la ZFE-m auprès des publics fragiles, en lien avec le champ d'intervention de m2A.</p>
ÉCHÉANCE CALENDRAIRE	Fin 2023 – début 2024
	

ANNEXES (tous documents utiles à l'information du Conseil de développement)	<ul style="list-style-type: none">- Synthèse de la Convention annuelle de l'association Transcité, Bâle, 2022 : « Pour des mobilités inspirantes, au cœur de l'espace transfrontalier Bâle-Mulhouse-Fribourg ».- Présentation de la création d'une ZME-m lors du comité de pilotage de m2A du 14 avril 2023.
PERSONNE RESSOURCES	Amandine Bizzotto, conseillère en mobilités urbaines de la direction mobilités et transports <ul style="list-style-type: none">- amandine.bizzoto@mulhouse-alsace.fr- 03 69 77 60 05

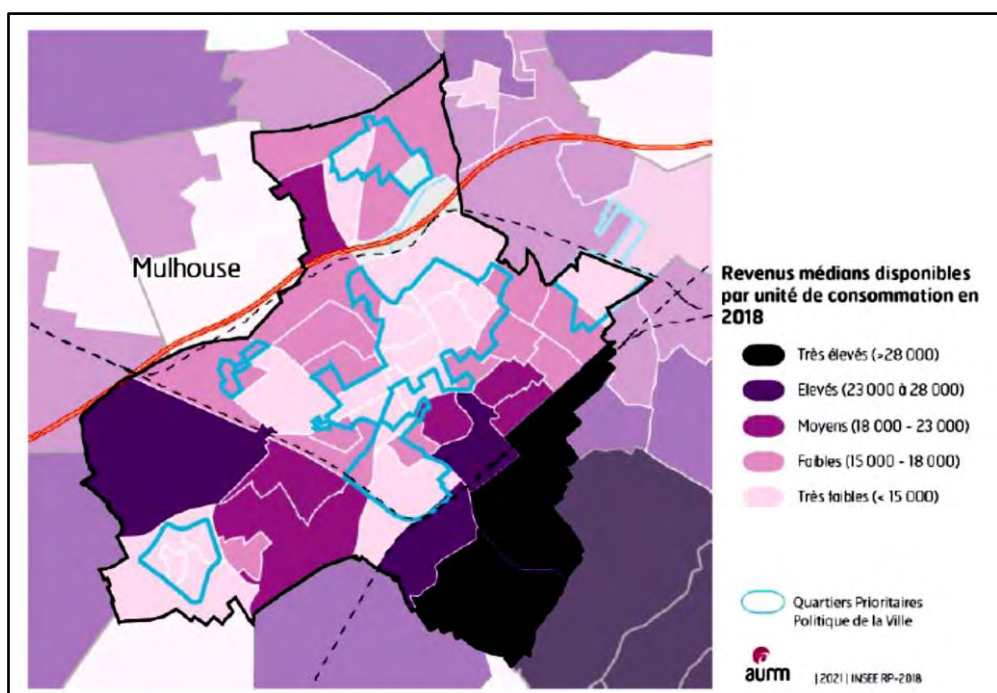
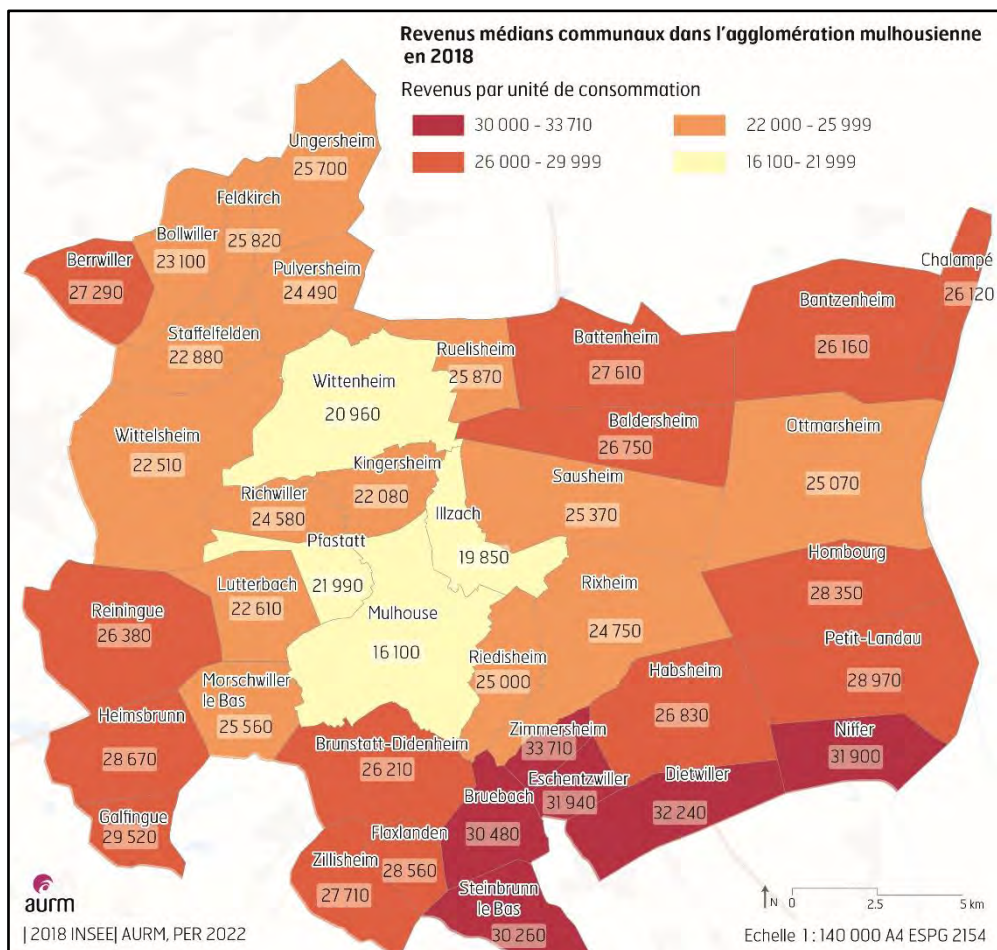


A.2 ILLUSTRATIONS CARTOGRAPHIQUES

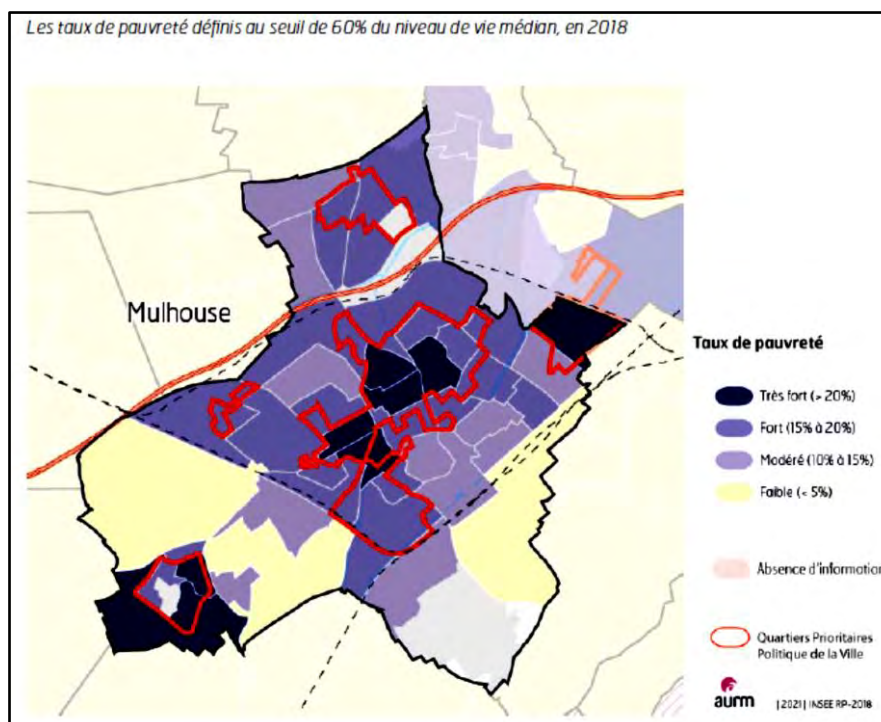
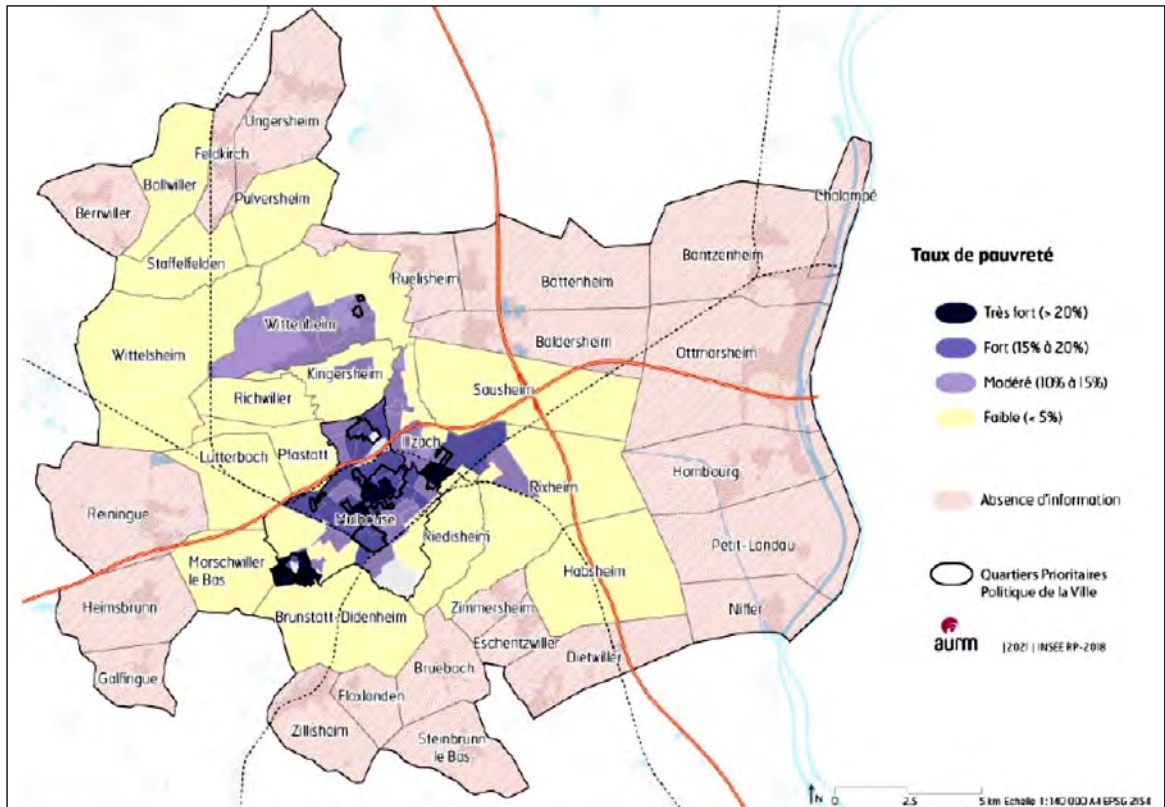
Les illustrations qui suivent sont extraites de différentes publications de l'AURM, agence d'urbanisme de la région mulhousienne, devenue Afut Sud Alsace, en 2023 :

- **Revenus médians communaux en 2018**
- **Taux de pauvreté en 2018**
- **« Quartiers prioritaires de la ville » (QPV)**
- **Populations dépendantes de la CAF**
- **Taux de motorisation des ménages**
- **Voitures particulières classées Crit'Air 3,4,5 en 2021**
- **Transports en commun en 2019**
- **Navettes domicile-travail**

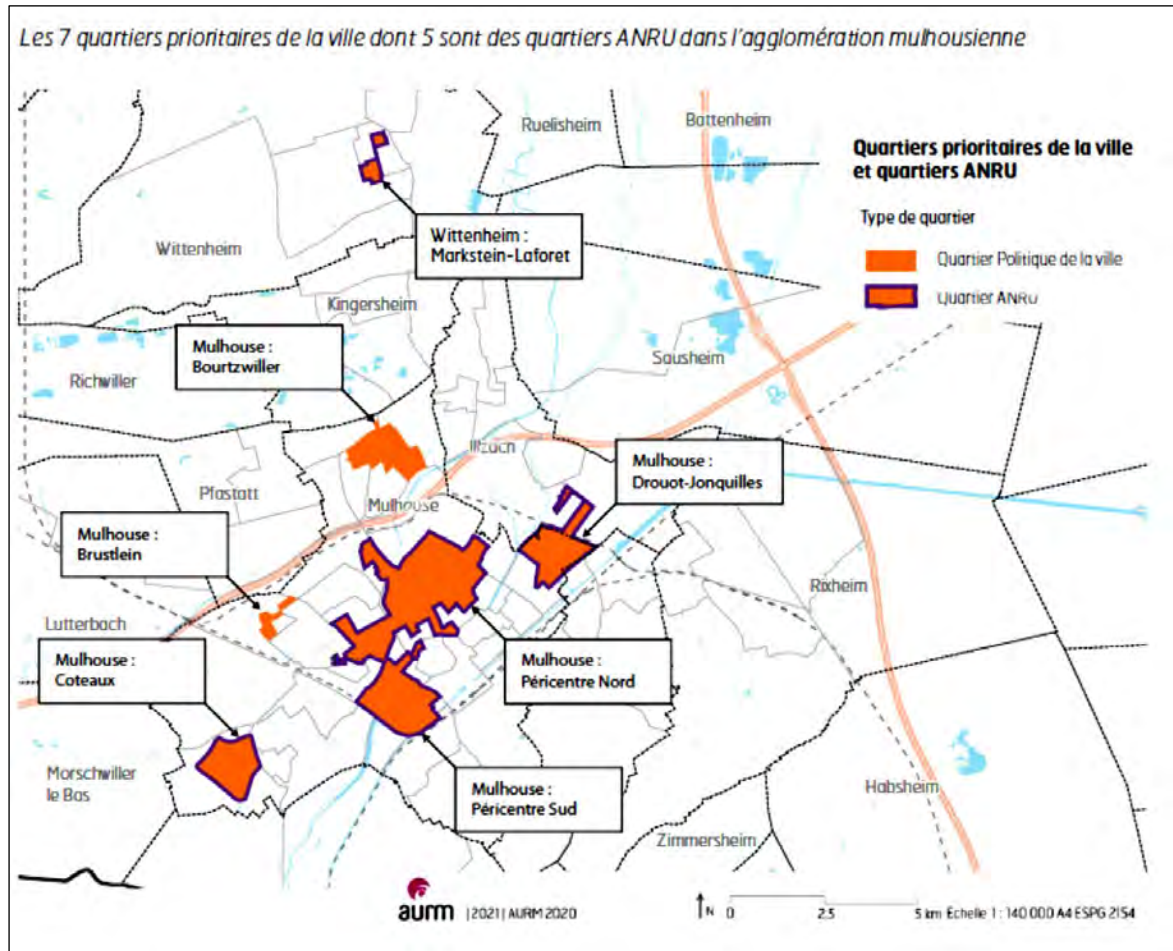
Revenus médians communaux en 2018



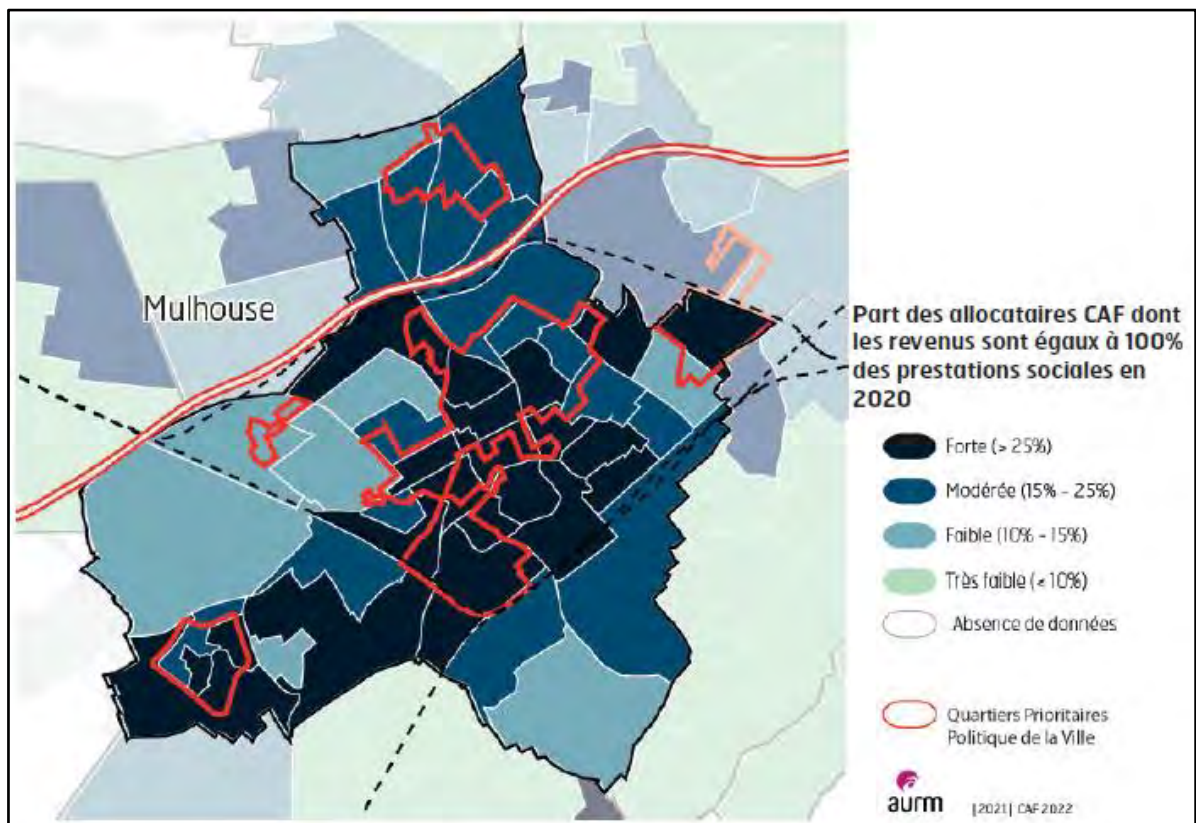
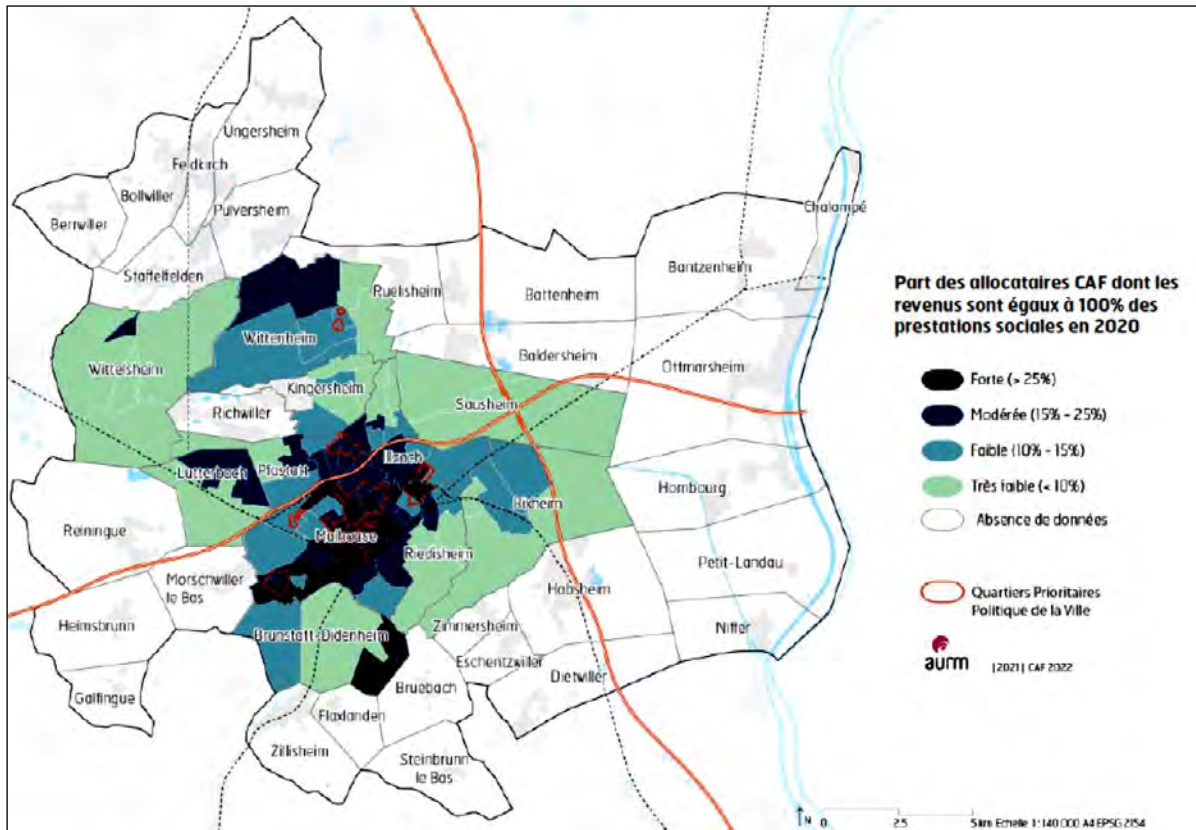
Taux de pauvreté en 2018



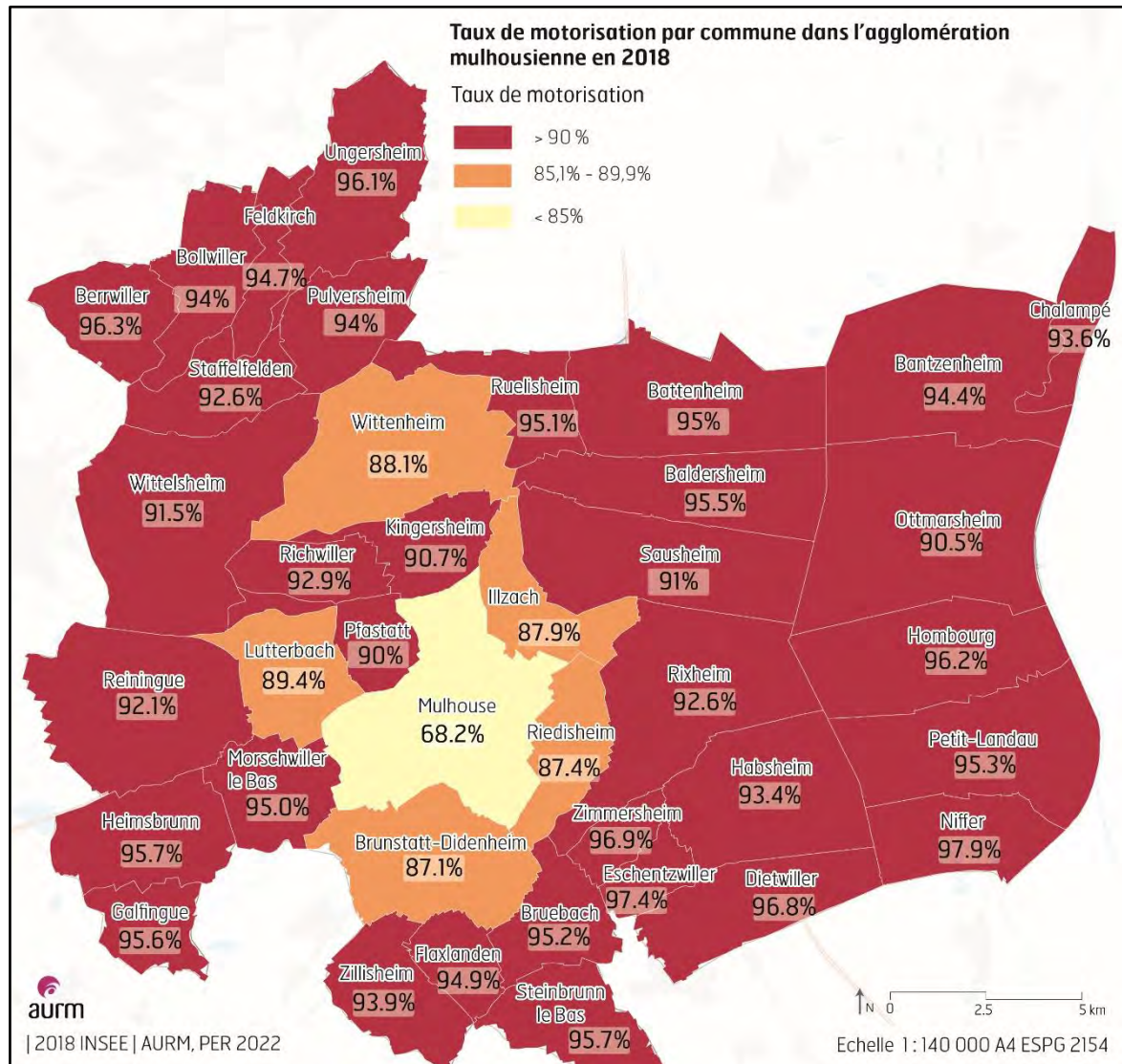
« Quartiers prioritaires de la ville » (QPV)



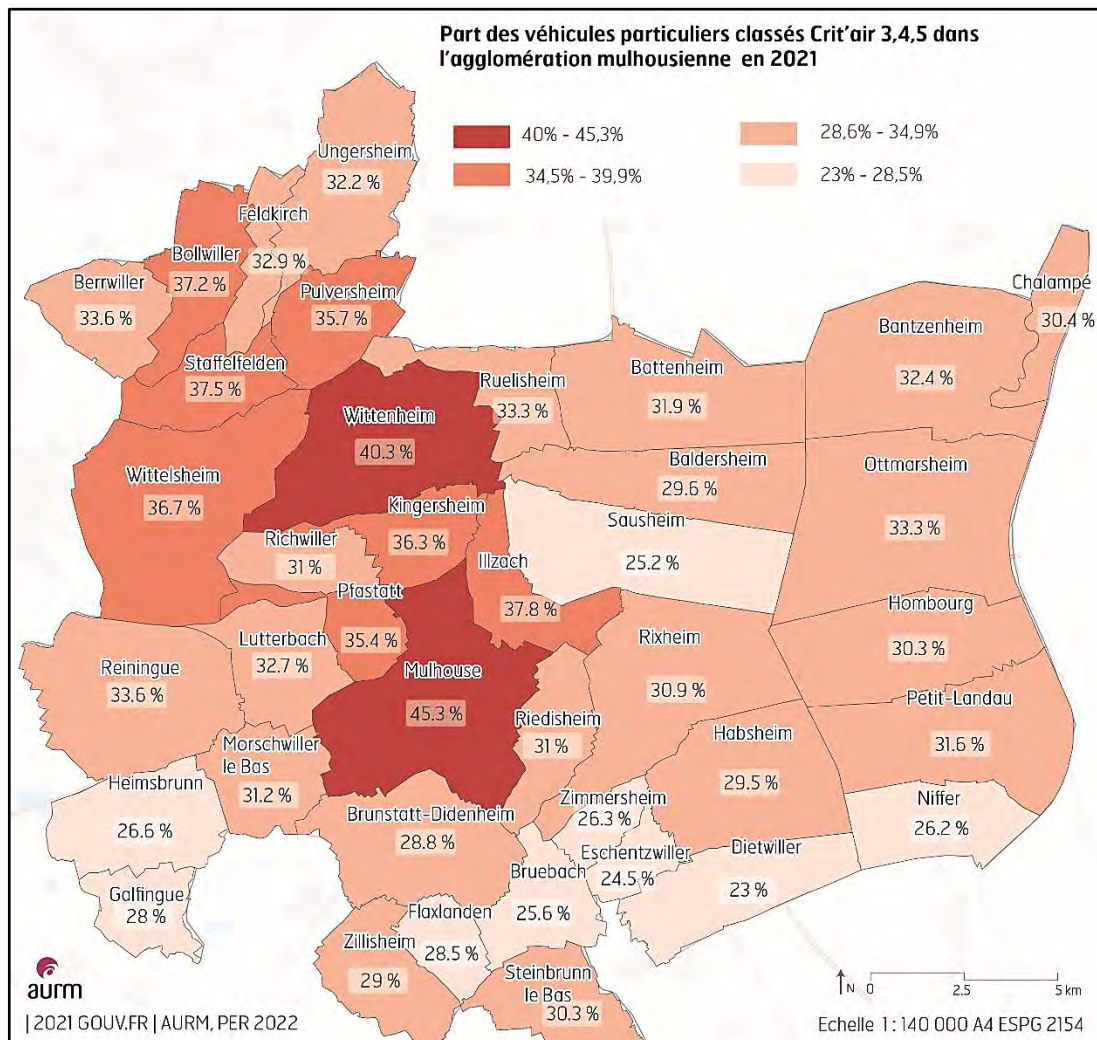
Populations dépendantes de la CAF



Taux de motorisation des ménages

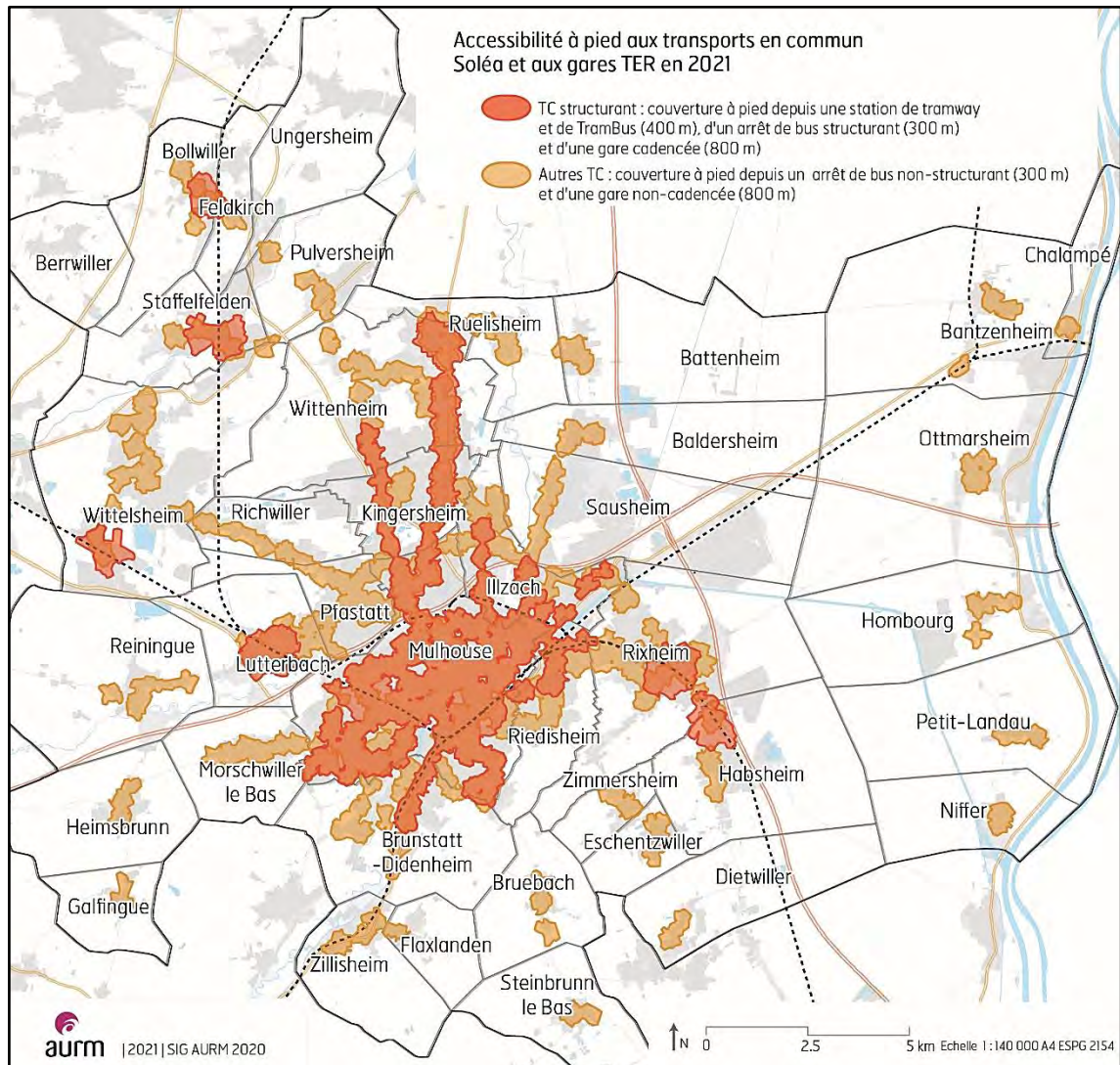


Voitures particulières classées Crit'Air 3,4,5 en 2021



	Total véhicules	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Total Crit'Air 3 à 5
Mulhouse	49.875	14.876	6.462	1.254	22.592
Wittenheim	9.319	2.592	978	184	3.754
Illzach	9.300	2.476	861	178	3.515
Rixheim	9.149	2.103	620	100	2.823
Wittelsheim	7.074	1.820	632	146	2.598
m2A	160.890	41.505	14.991	2.905	59.401

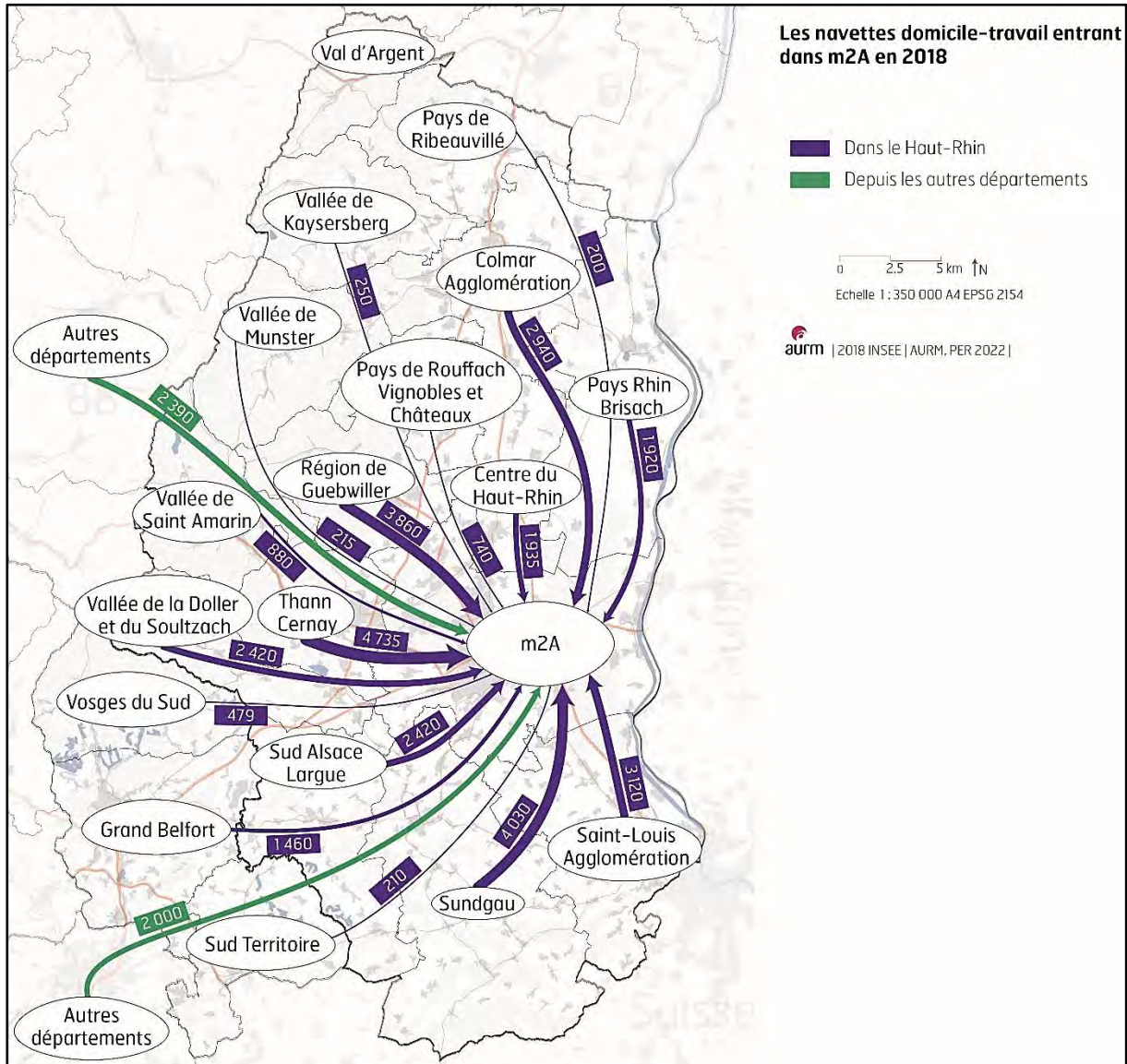
Transports en commun en 2019



Habitants desservis par les transports en commun structurants fin 2019 :

- 48% sur le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération
- 86% sur le territoire de Mulhouse

Navettes domicile-travail



Définition : Une navette compte pour un aller-retour.

Les chiffres indiqués représentant le nombre de navettes en direction de l'agglomération mulhousienne, quel que soit le mode de transport utilisé. Seules les valeurs supérieures à 100 navettes ont été retenues.

Plus de 36.000 personnes viennent, depuis les intercommunalités voisines, travailler dans l'agglomération mulhousienne.

A.3 PERSONNES RENCONTRÉES

Yves GOEPFERT Maire de Wittelsheim
Vice-président de Mulhouse Alsace Agglomération en charge des Transports et mobilités

Christophe WOLF Directeur Transports et mobilités de Mulhouse Alsace Agglomération

Amandine BIZZOTTO Conseillère en mobilités / Direction Transports et mobilité de Mulhouse Alsace Agglomération

Stéphane DREYER Chargé d'études principal, Mobilités et réseaux Afut Sud-Alsace (Agence d'urbanisme de l'agglomération)

Centre socio-culturel Papin à Mulhouse
Secteur adulte et secteur jeunesse

Centre socio-culturel Wit' taCité à Wittelsheim
Monsieur Gérard CABANES, Président
Monsieur Thierry KILKA, Vice-président
Madame Nathalie MERLET, Directrice

A.4 BIBLIOGRAPHIE

PUBLICATIONS NATIONALES

Vademecum réglementaire de la mise en œuvre des ZFE

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
juillet 2023

Zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m)

Sénat / Rapport d'information n° 738
Philippe Tabaro / 14 juin 2023

Acceptabilité des zones à faibles émissions

Barbara Pompili / octobre 2023

Mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions

Assemblée nationale / Mission flash
Gérard Leseul et Bruno Millienne
12 octobre 2022

Les zones à faibles émissions. 25 propositions pour allier transition écologique
et justice sociale

Jean-Luc Moudenc / juillet 2023

Guide d'aide à l'élaboration et à la mise en œuvre des ZFE-m

ADEME / septembre 2022

Comment réussir le déploiement d'une zone à faibles émissions-mobilité

ADEME / version à jour du 9 février 2023

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

Secours Catholique - Caritas France
mars 2022

PUBLICATIONS DE MÉTROPOLIS RÉGIONALES

ZFE / Dossier d'études et projet d'arrêté
Grenoble Alpes Métropole
Consultation réglementaire / avril-mai 2023

Mieux respirer c'est l'idée !!
ZFE-mobilité / Guide pratique
Strasbourg Eurométropole
décembre 2022

PUBLICATIONS DE L'AURM DEVENUE AFUT SUD ALSACE

Portrait des habitants de l'agglomération mulhousienne.
Observatoire aux échelles communales, intercommunales et des quartiers
avril 2022

Les enjeux de la création d'une zone à faibles émissions mobilités
janvier 2022

La zone à faibles émissions mobilité
Chiffres clés et enjeux pour l'agglomération mulhousienne et le Haut-Rhin
juillet 2022

Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin (version 0)
janvier 2023





MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

Maison du Territoire
9, avenue Konrad Adenauer - BP 30100
68393 Sausheim Cedex
Mail : cdd@m2A.fr
