



Projet de Zone à Faibles émissions mobilité (ZFE-m) Bordeaux Métropole

Compte rendu de la Réunion publique : Carbon Blanc, 25 janvier 2023

Introduction.

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants de Carbon Blanc, d'Artigues-près-Bordeaux et de Bassens sur la mise en place prochaine d'une Zone à faibles émissions – mobilité sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Comme toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, la métropole de Bordeaux est contrainte par la loi Climat et Résilience (2021) de mettre en place sur son territoire, avant le 1er janvier 2025 une zone à faible émission – mobilités (ZFE-m) qui devra couvrir plus de la moitié de la population de la métropole. Cette obligation se traduit par l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini au sein de l'agglomération. Les véhicules interdits à la circulation sont définis par le certificat de Qualité de l'air, ou vignette Crit'Air. Consciente des enjeux socio-économiques et des conséquences sur la mobilité que cette obligation soulève, la métropole de Bordeaux a choisi de mener une consultation sur l'année 2022, avant la concertation réglementaire et la mise en place progressive du dispositif. À ce titre, les élus et les équipes de Bordeaux Métropole organisent des réunions publiques sur le territoire de la métropole afin d'informer le plus largement possible les habitants. Ces réunions publiques sont organisées entre novembre 2022 et mars 2023 sur tout le territoire de la métropole.

Déroulé de la réunion.

Cette réunion publique a réuni une cinquantaine de participants et une dizaine d'élus.

La réunion a commencé par un mot du maire de Carbon Blanc.

Le projet de Zone à faibles émissions - mobilité sur la métropole de Bordeaux a été présenté ainsi que les enjeux et les conséquences de cette mise en place pour les habitants.

À l'issue de la présentation, un temps d'échanges était prévu pour permettre aux participants de poser des questions et de faire part de leurs remarques.

Compte-rendu des échanges.

Vous trouverez ci-dessous les questions des participants à la réunion publique. Pour plus de lisibilité, celles-ci ont été regroupées par thématique et retranscrites dans un style journalistique.

Lors des temps d'échanges, les participants se sont exprimés sur les modalités d'adaptation à cette nouvelle réglementation et les solutions apportées par la métropole, et sur la cohérence du projet par rapport aux problématiques sociales, environnementales et énergétiques.

Les dérogations liées à la ZFE-m

Question : Est-ce qu'il y aura des dérogations pour les véhicules de collections ?

Réponse de BM : Les dérogations n'ont pas encore été arbitrées. Toutefois, de nombreux usagers ont partagé le souhait d'obtenir des dérogations pour les véhicules de collection. Ce souhait sera donc remonté aux élus au moment des arbitrages.

Question : Je dois effectuer un traitement médical dans une clinique 1 fois par mois dans l'intra-rocade mais j'ai un véhicule Crit'Air 5. Quels sont les solutions qui peuvent être proposées ?

Réponse de BM : Une dérogation « petit rouleur » ou pour des raisons médicales pourra être mise à la discussion. La visée de cette phase de concertation est d'identifier ces sujets pour proposer, par la suite, des solutions permettant de répondre aux besoins des usagers. Les mesures de dérogations seront étudiées pour conserver une cohérence d'ensemble et une lisibilité du dispositif.

Question : Comment fonctionnera le système de dérogation de la ZFE-m et comment sera-t-il contrôlé ?

Réponse de BM : Le système des dérogations n'a pas encore été fixé. A Strasbourg, par exemple, il est possible d'activer un "pass" directement depuis le site de la métropole. La métropole étudie les différentes possibilités pour mettre en place un dispositif de dérogation et de contrôle efficace.

La cohérence du dispositif ZFE-m

Remarque : Je me questionne sur la cohérence du dispositif de ZFE-m, car un SUV considéré comme Crit'Air 1 et émettant plus de Gaz à Effet de Serre (GES) qu'un Crit'Air 4 peut circuler dans le centre de Bordeaux.

Réponse de BM : La ZFE-m est une réglementation nationale ayant un objectif de réduction de la pollution de l'air. Toutefois, d'autres objectifs qui auraient pu être visés par la même occasion n'ont pas été évoqués, tel que la limitation des GES. Le système de vignettes Crit'Air ne prend en compte que la date de motorisation du véhicule et non ses émissions carbone. Cette incohérence a été relevée par un grand nombre de collectivités mais il n'y a pour le moment pas de réflexion sur ce sujet au niveau national. La collectivité travaille sur la sensibilisation aux émissions de GES qu'engendre l'achat des gros véhicules.

Le périmètre de la ZFE-M

Question : J'ai toujours effectué mes courses à Carrefour, mais avec la ZFE-m je ne pourrais plus y aller.

Réponse de BM : La ZFE-m doit concerner au minimum 50% de la population de la métropole. Le périmètre de l'intra rocade répond à ce critère et permet d'être lisible aux yeux de la population.

Les scénarios de déploiements

Remarque : Vous avez parlé d'une année pédagogique, cependant en 2024 les véhicules diesel seront interdits dans le périmètre de la ZFE-m. Il y a un manque de cohérence dans ces choix.

Réponse de BM : La métropole de Bordeaux a pour obligation de mettre en place la ZFE-m au 1^{er} janvier 2025. Des confusions sur les calendriers de déploiement peuvent avoir lieu, d'autres collectivités ayant des enjeux importants en matière de qualité de l'air ont dû lancer leur ZFE-m cette année et ont un calendrier beaucoup plus contraint pour le diesel. Le calendrier de déploiement reste propre à chaque collectivité.

Question : Pourquoi ne pas interdire la circulation des Crit'Air 3 dans l'intra-rocade en même temps que les Crit'Air 4 et 5 ?

Réponse de BM : Le scénario de déploiement qui sera appliqué n'a pas encore été décidé. Les élus vont arbitrer entre le scénario pédagogique et le scénario volontariste qui ont chacun des échelles de temps différentes. C'est à la suite de la concertation que sera arbitré le scénario de déploiement. Le point charnière sur ces deux scénarios est l'inclusion des vignettes Crit'Air 3 puisque cela représenterait 20 % des véhicules, ce qui est une marche très significative en termes de citoyens impactés et de qualité de l'air. Il faudra trouver le bon scénario qui sera acceptable pour le plus grand nombre de citoyen.

Le dispositif d'aide

Question : Les aides proposées par la métropole pourront être utilisées par les habitants en dehors du périmètre de la ZFE-m ?

Réponse de BM : L'objectif est de maintenir une équité territoriale, les aides seront à destination de tous les habitants de la métropole. Bordeaux Métropole n'a pas la compétence pour proposer des aides aux usagers habitant en dehors de la métropole, toutefois elle travaille en coopération avec les collectivités voisines pour que tout le bassin de vie soit concerné.

Remarque : Possédant un véhicule classé Crit'Air 5 que j'utilise que ponctuellement et n'ayant que peu de moyens financiers, je m'interroge sur le caractère discriminatoire de cette mesure envers les usagers ayant des petits revenus.

Réponse de BM : Bordeaux Métropole est conscient que le parc automobile est composé de véhicules anciens et polluants, et de la réalité sociale derrière cette mesure, c'est pour cela qu'elle s'efforce de trouver des solutions pour l'ensemble des personnes impactées. A l'échelle de la métropole, est travaillé le plan mobilité qui vise à proposer et renforcer les solutions de transports et faciliter le report vers les modes de transport doux : RER métropolitains, pistes cyclables, parkings relais, etc. Des aides de l'Etat sont d'ores et déjà disponibles mais peuvent se révéler insuffisantes, c'est pour cela qu'elles seront complétées par celles de la métropole pour que le reste à charge soit le plus acceptable possible pour les usagers. L'application d'un pass « petit rouleur » sera également soumis à la discussion.

Les éléments complémentaires sur l'effet de la pollution de l'air sur la santé / l'environnement

Question : Quelle est la méthodologie déployée pour évaluer et contrôler la qualité de l'air ?

Réponse de BM : Plusieurs stations de mesure de la qualité de l'air sont réparties sur la métropole. La métropole travaille avec Atmo Nouvelle-Aquitaine, qui est l'observatoire de la qualité de l'air de la Nouvelle-Aquitaine, sur des études et des scénarios sur la qualité de l'air, une fois que la ZFE-m sera appliquée. D'après les scénarios établis, il a été constaté que la qualité de l'air sera nettement améliorée sur la rocade et, dans une moindre mesure, l'extrarocade après l'application de la ZFE-m. Environ 50% des trajets ayant lieu sur la rocade se reportent sur l'intra rocade, ainsi la ZFE-m impacte de manière importante les usagers de la rocade.

Question : Avez-vous des études sur les apports sur la santé dans les métropoles qui ont déjà déployé une ZFE-m ?

Réponse de BM : Des modélisations sont réalisées sur les gains en termes de qualité de l'air, cependant la ZFE-m étant une réglementation récente, il n'existe pas d'études sur l'impact direct des ZFE-m sur la santé. Actuellement, Bordeaux Métropole travaille avec l'Agence Régionale de la Santé et l'Observatoire Régional de la Santé pour développer ces études.

[La problématique des paquebots et des camions circulant ou stationnant au sein du périmètre](#)

Question : Les paquebots émettent des polluants impactant la qualité de l'air. Pourquoi ne pas limiter leur circulation à Bordeaux ?

Réponse de BM : La desserte fluviale ne relève pas de la compétence métropolitaine, toutefois l'Etat réfléchit à la création d'une ZFE-m sur le maritime. Actuellement, le trafic maritime est responsable de 7% des émissions d'oxydes d'azotes impactant la qualité de l'air, ainsi le trafic routier est le meilleur levier pour limiter les émissions de ce polluant atmosphérique.

Question : Concernant la pollution des camions sur la rocade, pourquoi ne pas investir dans la création d'une autre rocade spécifique aux camions.

Réponse de BM : La métropole n'a pas la compétence de la rocade, de plus des études ont été menées sur le report du trafic au niveau des voies secondaires, ces dernières n'ont pas la capacité d'absorber le flux de la rocade.

Question : Que va-t-il se passer pour un poids lourd étranger n'ayant pas de vignette et circulant sur l'intra rocade ?

Les poids-lourds étrangers seront aussi soumis à contrôle. L'Etat travaille actuellement sur un système de contrôle à partir des plaques d'immatriculation et qui devrait prendre en compte les cartes grises étrangères. Les études réalisées sur les flottes de transit démontrent qu'elles sont renouvelées fréquemment et qu'il s'agit pour une grande partie de Crit'Air 2, donc n'étant pas concernés actuellement par la réglementation ZFE-m.

[Les alternatives](#)

Question : Est-ce que les parkings relais intra-rocade pourront être accessibles aux véhicules Crit'Air 4 et 5 ?

Réponse de BM : Les élus se questionnent sur le maintien d'un accès dérogatoire aux parkings relais, ce sujet sera soumis à leur arbitrage. Il y aura sûrement un accès dérogatoire aux parkings relais situés à proximité de la rocade tel que la Buttinière ou encore les Lauriers afin de répondre aux enjeux de mobilités.

Question : La piste cyclable du pont d'Aquitaine peut s'avérer dangereuse et est régulièrement fréquentée par les scooters. Il faudrait tout d'abord limiter la part des véhicules motorisés afin de favoriser le report modal.

Réponse de BM : L'équipe de Bordeaux Métropole a bien noté cette alerte et vous remercie de l'avoir signalé. Le schéma des mobilités a en effet pour objectif de baisser la part modale de la voiture pour répondre aux problématiques de rallongement du temps de parcours et de pollution. Aujourd'hui 50 % des déplacements réalisés dans la métropole sont faits en voiture, l'objectif de ce schéma est de descendre ces déplacements à 32 % en 2030.

Question : Pourquoi ne pas favoriser l'utilisation des voies ferrées ?

Réponse de BM : Les voies ferrées ne relèvent pas de la compétence de la métropole, toutefois Bordeaux Métropole travaille, en parallèle, avec les acteurs de la logistique pour proposer des solutions de report modal pour le dernier kilomètre.

La question des véhicules électriques

Question : La métropole souhaite réduire la circulation des voitures thermiques et favoriser la circulation des voitures électriques. Comment allez-vous concilier l'augmentation de la consommation de l'électricité avec le souhait de réduction de l'énergie ?

Réponse de BM : L'ambition de la collectivité n'est pas d'encourager l'achat de véhicules électriques même si les vignettes Crit'Air peuvent favoriser cela en tenant compte la qualité de l'air seulement. L'objectif de la métropole est de réduire l'utilisation de la voiture en proposant une ville plus agréable, moins congestionnée et des moyens de transports adaptés.

Question : Je souhaite acheter un véhicule électrique, cependant je me questionne sur le maillage des bornes de recharge électriques et s'il est opportun d'utiliser un véhicule électrique d'un point de vue économique.

Réponse de BM : Il existe à la fois des solutions au niveau du parc privé, et du parc public. Bordeaux Métropole, dans son schéma de développement, prévoit de multiplier par 2 ou 3 la puissance électrique et le nombre de recharge des bornes présentes dans les espaces publics d'ici 3 ans. Par rapport à l'aspect financier, chaque opérateur privé propose ses prix, mais Bordeaux Métropole s'efforce de proposer des tarifs plus compétitifs vis-à-vis d'un moteur thermique. Enfin, leetrofit peut être une solution d'un point de vue économique et environnemental, il y aura des aides financières de la métropole sur ce sujet. Toutefois, sur la solution du retrofit il reste une problématique au niveau de l'homologation et le processus peut être long.

Véhicules concernés par la ZFE-m

Question : Dans plusieurs pays européens ayant appliqué la ZFE-m, les véhicules 2 roues motorisés ne sont pas concernés. Pourquoi en France, les ZFE-m prennent en compte les 2 roues dans les restrictions de circulation alors qu'elles peuvent s'avérer moins polluantes ?

Réponse de BM : Le choix a été fait d'appliquer les vignettes Crit'Air aux deux roues pour viser toutes les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote. L'objectif est d'avoir un dispositif lisible pour les usagers et que tous les véhicules polluants soient concernés.

Question : Est-ce qu'il n'y aurait pas un problème d'équité avec les véhicules étrangers qui ne seront pas concernés par la ZFE-m ?

Réponse de BM : L'Etat étudie un dispositif de contrôle des véhicules étrangers arrivant dans les ZFE-m.

