



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

Compte rendu de la Réunion publique Ambarès-et-Lagrave, le 6 mars 2023

Cette réunion publique d'information a été organisée à Ambarès-et-Lagrave le 6 mars 2023 pour informer les habitants de la métropole bordelaise, plus spécifiquement les habitants d'Ambarès-et-Lagrave, d'Ambès, de Saint-Louis-de-Montferrand et de Saint-Vincent-de-Paul de la mise en place prochaine d'une Zone à faibles émissions – mobilité (ZFE-m) 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 faibles émissions – mobilité (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 pour toutes les communes de la métropole. Une vingtaine de personnes en dehors des équipes municipales étaient présentes.

Déroulé de la réunion.

La réunion a commencé par un mot de Nordine Guendez, maire d'Ambarès-et-Lagrave

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.

Le support de présentation complet est disponible sur le site de la participation de Bordeaux Métropole.

Compte-rendu des échanges.

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

Usage des lignes ferroviaires

Question : Ne peut-on pas envisager le ferroutage pour diminuer la pollution émise par les camions ?

Réponse : La France est effectivement très en retard sur le ferroutage mais cela ne dépend malheureusement pas de la compétence métropolitaine.

Question : Pour les mobilités alternatives à la voiture, il y a bien sûr la possibilité d'augmenter les transports en communs, mais ne peut-on pas envisager l'utilisation de lignes ferroviaires qui existent sur notre territoire (notamment celles de Blaye ou de Ambès-Bordeaux, qui a été vendue à une compagnie privée) ?

Réponse : Nous avons pris note de vos demandes par rapport aux gares et à la desserte sur la presqu'île. Des projets avec des gares (RER métropolitain) sont développés dans le schéma métropolitain des mobilités en complément de l'ajustement des lignes de bus existantes et de la création de lignes de bus express, mais les lignes dont vous parlez sont privées.

Question : A l'occasion du développement du RER métropolitain, un parking de 50 places est construit à la gare d'Ambarès. Comment résoudre le problème de mobilité et de congestion avec si peu de places dans les parkings des gares de RER, alors qu'il y a un potentiel de 500/600 places entre deux gros échangeurs ?

Réponse : Ambarès-et-Lagrave dispose de deux haltes TER. La Gorp dispose d'un parking dimensionné et Lagrave construit un parking de 50 places, là où il n'y en avait qu'une quinzaine. La multimodalité est aussi encouragée avec la création d'emplacements et de box vélos. La commune a aussi demandé auprès de la métropole une solution qui permette de relier différents points et notamment les deux gares, pour éviter le stationnement sur place. Le cas échéant, des réserves foncières ont été faites afin d'augmenter les capacités de stationnement. Ambarès essaie également d'identifier un parking relais, les communes n'ayant pas été traitées lors du plan de déploiement.

Dérogations

Question : Une personne ayant un véhicule interdit dans la ZFE pourra-t-elle aller se garer dans les parkings relais intra-rocade pour accéder aux transports en commun ?

Réponse : L'objectif (en attente de vote par les élus métropolitains) est de prévoir une dérogation pour les parkings relais qui seront dans la ZFE à moins de 2 km de la rocade. Il n'y aura pas de contrôles sur ces parkings relais fléchés.

Question : A-t-on une idée des autres systèmes dérogatoires possibles (autres que le pass-ZFE) ?

Réponse : Des dérogations sont déployées à l'échelle nationale pour les véhicules de secours et de santé, pour les personnes à mobilité réduite, etc... En parallèle, des dérogations locales sont laissées à l'appréciation des collectivités et sont données aux particuliers pour une durée de 3 ans. Elles sont choisies par exemples en fonction des véhicules (ceux de desserte de produits périssables en circuit court, ceux qui n'ont pas d'alternatives propres comme les camions toupies par exemple). Il existe sur certaines ZFE le pass « petit-rouleur » qui s'applique aux personnes faisant moins d'un certain nombre de kilomètres par an dans la métropole.

La métropole est à l'écoute des citoyens pour mettre en place des dérogations pour des situations sans alternatives, mais l'objectif est de tout de même garder un système lisible pour les usagers.

Question : Qu'en est-il des personnes travaillant en 3x8 la nuit, qui débauchent à l'heure où il n'y a plus de tram et très peu de bus ?

Réponse : Il faut effectivement trouver des solutions pour ces personnes car il est compliqué de miser sur leur report modal. Deux solutions peuvent être envisagées : une dérogation ou un accompagnement financier pour changer leurs véhicules.

Mobilités douces

Question : Qu'en est-il de la gratuité des transports en commun pour accompagner la mise en place de la ZFE ?

Réponse : Ce n'est pas l'option qui a été retenue dans le cadre de la politique de mobilités, et cela ne sera pas revu dans le cadre de la ZFE. Bordeaux Métropole a opté pour une politique solidaire, où l'abonnement est modulé en fonction des revenus du voyageur et pouvant aller jusqu'à la gratuité pour les plus précaires d'entre nous. L'objectif est plutôt d'aller vers l'accompagnement des personnes les plus contraintes par ce dispositif de ZFE vers les alternatives de mobilités les plus pertinentes. La métropole est consciente que dans certains cas, l'utilisation de la voiture ne trouve pas de substitut. Et c'est à ce moment là qu'intervient l'accompagnement financier au changement de véhicule.

Contrôles

Question : Comment vont-être réalisés les contrôles ?

Réponse : Aujourd'hui, les contrôles sont presque inexistant sur les ZFE mises en place et elles ne sont donc pas toujours respectées. En effet, les polices nationales et municipales sont déjà surchargées, ce qui fait que les contrôles reposent seulement sur des opérations « coup de poing » sur un ou deux jours dans l'année et sur la vérification des vignettes au moment

des contrôles de police classique. L'Etat travaille à la mise en place d'un système de contrôle semi-automatisé. Il s'agit de radars qui lisent les plaques numérologiques de 15% des voitures qui passent, et qui sont vérifiées par des employés pour éventuellement faire le lien avec des dérogations.

Aides financières

Question : Les aides sont prévues pour l'achat des véhicules coûtant moins de 45 000 €. Mais le modèle de voiture électrique le plus bas de gamme coûte ce prix-là. Est-il envisagé de relever le plafond ?

Réponse : La métropole ne souhaite pas pousser à l'achat d'un véhicule électrique neuf, il existe aussi des véhicules thermiques récents (neufs ou d'occasions) qui pourront tout à fait circuler après la mise en place de la ZFE. Pour remettre en contexte, le socle d'aides apporté par l'Etat aujourd'hui est relativement faible et ne représente que 25 à 30% du montant du véhicule, même si les aides sont plus élevées pour les véhicules électriques.

Complément d'information apporté à posteriori de la réunion publique : les premiers prix pour une voiture électrique neuve se situent autour des 21.000€.

Question : Quel est le montant des aides prévues ?

Réponse : Nous réfléchissons à un système d'aides qui viendrait abonder celles déjà proposées par l'Etat en fonction des revenus pour faire en sorte que le reste à charge soit le plus bas possible pour les foyers les plus précaires. En complément, il est possible de contracter un « micro-crédit » garanti à 50% par l'Etat. En effet, même si le reste à charge n'est que de 1000€, il est parfois difficile de débourser cette somme. Ce micro-crédit permettra d'étaler les dépenses dans le temps.

Question : Les aides ne seront-elles octroyées que pour des véhicules neufs ou également pour des véhicules d'occasion ?

Réponse : L'Etat comme la métropole proposent des aides à l'achat de véhicules neufs et d'occasion, sous forme d'un guichet unique qui facilite les démarches et le traitement des aides.