



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

### Compte rendu de la Réunion publique Bouliac, le 16 mars 2023

Cette réunion publique d'information a été organisée **à Bouliac le 16 mars 2023** pour informer les habitants de la Métropole bordelaise et plus spécifiquement les Bouliacais.e.s 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. Cette réunion publique a réuni 26 participants.

### Déroulé de la réunion.

La réunion a commencé par un mot de Dominique Alcalà, maire de Bouliac. 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 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 été regroupées par thématique et retranscrites dans un style journalistique.

### **Dérogations**

*Question : Quasiment l'ensemble des Bouliacais vit à l'extérieur du périmètre de la ZFE, toutefois toute la zone commerciale, et notamment le centre commercial Auchan Bouliac, sont à l'intérieur du périmètre, des dérogations vont-elles être mises en place ?*

Réponse : Effectivement, la zone commerciale est dans le périmètre de la ZFE, comme d'autres sur les communes de Mérignac par exemple ou encore Bordeaux Lac. Des dérogations ne sont pas envisagées pour ces zones. Cependant, des dérogations pour accéder à des parkings relais à moins de 2 km de la rocade, comme celui de l'Arena en intra rocade, sont envisagées.

*Question : L'éthanol est une solution économique (1000€ pour l'achat d'un boîtier) et écologique. Envisagez-vous de prendre en compte dans votre classification Crit'Air ces véhicules qui possèdent un boîtier (comme à Reims et Montpellier) ?*

Réponse : L'installation d'un boîtier éthanol ne génère pas de changement de la vignette Crit'Air. Toutefois, la métropole de Montpellier a prévu d'encourager ce type de dispositif, dont le coût est modéré (environ 1 000€). Un véhicule ayant donc installé ce type de boîtier sur un véhicule dont la vignette Crit'Air est interdite de circuler pourra circuler dans la ZFE. Ce n'est pas une obligation mais bien un choix de Montpellier que Bordeaux Métropole a intégré dans la liste des dérogations à étudier pour la ZFE.

*Question : Les motos et autres deux roues ont été inclus dans les vignettes Crit'Air, bien qu'elles facilitent la circulation, restent nettement moins longtemps sur les voies de circulation et polluent donc moins, serait-il possible d'obtenir une dérogation pour ces véhicules ou des options de modularité sont-elles envisageables ?*

Réponse : Les motos n'ont pas le même système de vignettes Crit'Air que les voitures. Pour des raisons de lisibilité du dispositif, la Métropole a choisi de ne pas faire de différence et d'appliquer la même règle pour tous.

*Question : Qu'est-il prévu pour les personnes à mobilité réduite pour qui l'utilisation des transports en commun est compliquée voire impossible ?*

Réponse : Une dérogation nationale est prévue pour les personnes ayant la carte mobilité inclusion (mention stationnement), elles ne sont pas concernées par les restrictions de circulation. Aussi, il existe d'autres services comme Mobibus (de TBM) ou les taxis pour se déplacer au besoin.

*Question : Qu'en est-il des voitures de collection ?*

Réponse : Ce sont des véhicules qui peuvent faire l'objet d'une dérogation, mais celle-ci n'est pas encore prévue par l'Etat. Toutefois, dans la majorité des ZFE, une dérogation a été accordée aux véhicules de collection du fait de leur petit nombre et de leur usage exceptionnel ou épisodique.

*Remarque : J'ai un véhicule Crit'Air 1 et pourtant mon véhicule émet beaucoup de CO<sub>2</sub>, ce n'est pas cohérent.*

Réponse : La ZFE a été construite aujourd'hui autour des vignettes Crit'Air, c'est un choix de l'Etat. La Métropole n'a pas d'autres choix que de les appliquer. De nombreuses collectivités demandent à l'Etat de prendre en compte d'autres critères, en plus des normes européennes d'émission de polluants atmosphériques des véhicules, comme le poids ou les émissions de CO<sub>2</sub>. A l'heure actuelle, le ministère de l'Intérieur ne souhaite pas modifier ces critères. A défaut, la Métropole travaille sur les aides pour ne pas avantager des véhicules qui émettraient beaucoup de CO<sub>2</sub>, c'est la seule marge de manœuvre. D'autres plans sont en œuvre pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, comme le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), ou, en parallèle, le Schéma des Mobilités qui vise à mettre en avant les transports en commun. La ZFE n'a pas cette vocation-là.

## Contrôles

*Question : Comment sera mis en place le contrôle des vignettes Crit'Air ?*

Réponse : En France, la CNIL protège les données personnelles des citoyens et donc il n'est pas possible d'installer des portiques de contrôle à chaque entrée des ZFE, comme cela peut se faire dans d'autres villes d'Europe. Il y aura cependant des contrôles aléatoires et ponctuels de lecture automatique des plaques d'immatriculation à hauteur de 15% des véhicules contrôlés, pouvant mener à une contravention de 68 € pour une voiture. L'année 2024 est une année « à blanc » pour permettre aux habitants et professionnels de s'adapter et de comprendre le système, les contrôles avec sanction seront mis en place à partir de 2025.

## Les vignettes Crit'Air et leurs critères d'attribution

*Question : Mon véhicule va-t-il changer de vignette Crit'Air au cours des années ?*

Réponse : Non, la classification a été faite par l'Etat et selon les normes européennes en vigueur au moment de la construction du véhicule. L'année est prise en compte seulement en référence à la norme Euro, donc un véhicule aura toujours sur la même norme Euro. Sur les prochaines années, de nouvelles normes Euro pourront voir le jour nécessitant la création de nouvelles vignettes Crit'Air mais sans modifier la classification déjà en cours. Par conséquent, les véhicules auront toujours la même vignette Crit'Air, car celle-ci est définie à partir de la quantité de polluants émis par un véhicule.

*Question : D'après ce que j'ai lu, le plus gros de la pollution est dû aux pneumatiques et au freinage. Pourquoi ne pas agir sur cela directement ?*

Réponse : Plusieurs facteurs ont effectivement un effet sur la pollution atmosphérique : émissions des moteurs, abrasion des pneus, usure des freins, état de la voirie... Les vignettes Crit'Air concernent la pollution émise par les moteurs. L'Union européenne travaille en ce moment sur l'inclusion de la dégradation de l'état des freins dans les normes, car cela émet des particules fines. Toutefois, d'autres facteurs participent plus globalement à l'émission de particules fines, comme le chauffage au bois (dans certaines conditions).

Par ailleurs, pour ce qui est de l'oxyde d'azote, son rejet est dû aux moteurs et non aux freins ou pneus. C'est un polluant qui est produit à 60% par le trafic routier, et qui est en cause dans un nombre important de pathologies. La pollution atmosphérique est induite par de nombreux facteurs différents qu'il faut traiter un par un, car une mesure unique ne suffit pas.

*Question : Il apparaît aussi qu'être dans les embouteillages augmente les émissions de polluants, est-ce que ce ne serait pas un critère à rajouter dans la classification puisque Bordeaux fait partie des villes les plus embouteillées de France ?*

Réponse : Au classement récemment réalisé par TomTom, l'agglomération de Bordeaux est classée 13<sup>ème</sup> sur 28 en termes d'embouteillages, ce qui représente un progrès sur ces dernières années. Pour ce qui est de la ville centre, Bordeaux est 2<sup>ème</sup> au classement juste après Paris, ce qui constitue une incompréhension pour les élus métropolitains puisque les mesures d'embouteillages mises en place sur la ville ne montrent pas une dégradation très forte, au contraire même, une amélioration selon les zonages. La cause de ce changement de classement est une modification du zonage par l'application TomTom, donc aucune comparaison n'est plus possible avec les années précédentes. Leur nouvelle configuration est de 5km autour du centre-ville. Or, pour certaines de ces agglomérations, la circonference de 5km prend en compte un périphérique ou une rocade, ce qui est notamment le cas de Bordeaux. Il faudrait donc regarder au cas par cas pour avoir des informations détaillées.

## Aides financières

*Remarque : Pour la mise en place des aides financières, il serait bien de ne les attribuer qu'à des véhicules fabriqués en Europe, pour ne pas subventionner l'industrie étrangère.*

Réponse : C'est une suggestion qui n'a pas encore été étudiée. Les critères imaginés à ce stade sont d'appliquer un plafond d'émissions de CO<sub>2</sub>, pour rester cohérent avec la politique menée de décarbonation et ne pas subventionner des véhicules qui vont à l'encontre de cette politique. Par ailleurs, légalement, il semble que l'Union européenne n'autorise pas cette sélection.

*Question : Concernant les aides, vaut-il mieux agir vite avec les aides actuelles pour le changement de véhicule ou d'autres aides plus intéressantes vont-elles voir le jour ?*

Réponse : La Métropole est en train de travailler sur la définition des critères d'attribution, et notamment les montants pour les différentes catégories de population et de véhicules achetés. Les aides de la Métropole vont être mises en place dès 2024 et seront accessibles aussitôt. Dans un premier temps, elles seront destinées aux personnes changeant de véhicules à la suite de l'interdiction de leur véhicule vignette Crit'Air 4, 5 ou non classés et intégrant les tranches de revenus prédéfinies. Le revenu considéré est le revenu fiscal de référence par part, qui dépend des revenus du foyer mais aussi de sa composition.

Les aides métropolitaines seront cumulables avec les aides nationales, et seront valables pour un véhicule neuf comme d'occasion. Le budget alloué par la métropole à ces aides pourrait osciller entre 30 et 100 millions d'euros.

Les aides de l'Etat sont déjà disponibles mais changent régulièrement. Nous n'avons pas de visibilité sur les futures aides développées par l'Etat.

## Autres

*Question : L'information autour de la mise en place d'une ZFE sera-t-elle harmonisée à l'échelle nationale ?*

Réponse : Une harmonisation nationale n'est malheureusement pas prévue, la loi laissant libre arbitre aux agglomérations pour le calendrier et pour le rythme de déploiement. Cependant, les logiciels et applications de navigation prennent désormais en compte les ZFE, donc après ajout de la vignette du véhicule, le trajet sera proposé en fonction. A terme, une harmonisation devrait se faire naturellement, au moins pour les vignettes 4 et 5 et non classés, puisque ce sont les premières étapes d'interdiction pour toutes les agglomérations.

De plus, l'Etat a mis en place un nouveau panneau, qui va être intégré au Code de la Route. Il s'agira du même type de panneau que pour les zones à 30 avec l'inscription Zone à faibles émissions à la place du 30, et un panonceau précisant les vignettes Crit'Air autorisées à rentrer. Ce panneau sera installé à toutes les entrées de la zone, et ce sera identique pour toutes les métropoles en France. Nous attendons qu'il fasse partie du plan de communication de l'Etat afin que chaque français.e ait connaissance de ce panneau et de sa signification.



Entrée de zone/ Sortie de zone

Source : ADEME, 2022

*Question : Comment va être géré le stationnement sur les bornes électriques de recharge ? Sera-t-il gratuit pour les véhicules électriques, comme à Paris ?*

Réponse : Il y a en effet une forte demande (en augmentation) en bornes de recharge puisque le nombre de véhicules électriques augmente. Un plan de déploiement de nouvelles bornes va être mis en place par la Métropole. Il semble que les bornes de recharge seront payantes à Bordeaux. La Métropole a fait le choix pour la recharge de faire payer par kWh, à l'énergie délivrée, et au temps passé. Cependant, avec l'augmentation du prix de l'énergie, la Métropole

prend à charge la différence de l'augmentation et n'appliquera pas l'augmentation dans la tarification des bornes de recharge électrique.

Le stationnement payant relève des communes, donc chaque commune qui a une politique de stationnement payant peut décider de la tarification ou de l'exonération de certains véhicules.