

# PROJET DE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE DE BORDEAUX METROPOLE

*Synthèse des observations et propositions  
formulées dans le cadre de la consultation  
réglementaire*

*21 juin au 30 aout 2024*

**TABLE DES MATIÈRES**

TABLE DES MATIÈRES .....	2
CONTEXTE .....	3
I. INFORMATIONS GENERALES SUR LA PROCEDURE.....	4
A. Cadre légal et réglementaire .....	4
B. Organisation et déroulement de la consultation du public .....	4
C. Organisation et déroulement de la consultation des parties prenantes.....	5
II. ANALYSE SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC .....	6
A. Analyse statistique des avis laissés sur le site Participation Bordeaux Métropole.....	6
B. Analyse qualitative des avis laissés sur le site Participation Bordeaux Métropole.....	7
C. Les principales observations sur le projet.....	7
1- Les conséquences socio-économiques et géographiques de la ZFE.....	7
2- Cas des véhicules électriques, des Sport Utility Véhicules (SUV) et de l'empreinte carbone des véhicules .....	8
3- Privilégier une politique de développement des alternatives à l'automobile et l'autosolisme	
9	
D. Les observations ponctuelles sur le projet.....	9
1- Traitement de la rocade bordelaise .....	10
2- Traitement des autres sources de pollution .....	10
3- Coexistence de l'obligation de passage au contrôle technique et du système Crit'Air.....	11
4- L'impact limité de la ZFE sur l'amélioration de la qualité de l'air .....	11
5- Le périmètre géographique de la ZFE .....	11
6- La vitesse comme levier d'action pour améliorer la qualité de l'air .....	12
E. Le traitement de cas d'usagers particuliers.....	12
1- Les petits rouleurs .....	12
2- Les personnes travaillant en horaires décalés .....	12
3- Les conducteurs de véhicules de collection.....	13
4- Les deux-roues motorisés.....	13
III. ANALYSE SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DES PARTIES PRENANTES .....	14
IV. MODIFICATIONS RETENUES DU PROJET SUITE AUX AVIS ET PROPOSITIONS EXPRIMÉS .....	19

## CONTEXTE

En 2021, la loi Climat et Résilience a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) au 1er janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants dont Bordeaux Métropole fait partie (42 agglomérations). Cette loi précise également que la ZFE-m doit couvrir la majeure partie de la population de l'établissement public de coopération intercommunale qui la met en œuvre.

L'agglomération bordelaise est considérée comme un territoire respectant les seuils de qualité d'air. La seule obligation supplémentaire prévue par la loi, et précisée par le comité ministériel qualité de l'air en ville, est la restriction de l'accès et de la circulation des voitures, utilitaires légers et poids lourds considérés comme non classés (NC) au titre de la classification Crit'Air.

Face à l'obligation nouvelle d'instaurer une ZFE-m avant 2025, la Métropole a accéléré sa réflexion en organisant une grande consultation volontaire qui s'est tenue entre avril 2022 et avril 2023. Cette consultation prenait pour support de discussion des scénarios de restrictions progressives allant jusqu'au Crit'Air 3.

Le projet présenté à l'occasion de la procédure de consultation du public et des parties prenantes à partir de fin juin 2024 résulte de la prise en considération des avis, observations et propositions formulées dans les différents cadres de la consultation volontaire, ainsi que des précisions apportées par le comité ministériel à partir de juillet 2023 sur les obligations réglementaires pour Bordeaux Métropole.

## I. INFORMATIONS GENERALES SUR LA PROCEDURE

### A. Cadre légal et réglementaire

L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, fixant le cadre général de création des ZFE-m, précise au paragraphe III que le projet d'arrêté d'instauration de la ZFE-m ainsi que l'étude réglementaire doivent être mis à disposition du public dans les conditions prévues à l'article L123-19-1 du code de l'environnement.

Ces documents sont soumis pour avis aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. En cas de défaut de réponse, à l'expiration d'un délai de deux mois, l'avis est réputé favorable.

Ce même article précise que « *Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.* »

L'article L123-19-1 du code de l'environnement encadre les procédures de participation du public dites hors procédures particulières. Cet article prévoit une mise à disposition du projet de décision par voie électronique. Cette mise à disposition doit permettre la formulation d'observations et propositions du public.

Ce même article précise que le projet de décision ne peut être définitivement adopté qu'à la suite :

- D'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public ;
- De la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions.

Enfin l'autorité administrative qui a pris la décision doit rendre public par voie électronique, au plus tard le jour de la publication de la décision, et ce, pour une durée minimale de trois mois :

- La synthèse des observations et participations du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte ;
- Un document présentant les motifs de la décision.

Le présent document a pour objet de répondre à l'obligation de production d'une synthèse des observations et propositions du public.

### B. Organisation et déroulement de la consultation du public

L'ouverture de la consultation préalable a été annoncée par voie d'arrêté le 07 juin 2024, la consultation débutant le 21 juin 2024 à 9h et s'est tenue jusqu'au 30 août 2024, 17h00.

La mise à disposition du dossier a été réalisée au format numérique et au format papier. La consultation du dossier a pu être réalisée sur [www.participation.bordeaux-metropole.fr](http://www.participation.bordeaux-metropole.fr) et dans les locaux de Bordeaux Métropole, à l'accueil de l'immeuble Laure Gatet, 39-41 Cours du Maréchal juin, 33000 Bordeaux.

Le dossier était accompagné dans les deux cas d'un registre permettant au public de formuler des avis, observations et propositions.

L'information sur la tenue de la procédure de consultation a été relayée par la presse locale. Le quotidien régional Sud Ouest a ainsi communiqué l'information dans un article du 19 juillet 2024. Ce quotidien a par ailleurs relancé ses lecteurs le 17 aout 2024 dans un second article. Le média en ligne Actu.fr a communiqué lui aussi le 20 juillet 2024.

Bordeaux Métropole a par ailleurs mobilisé ses réseaux sociaux institutionnels pour relayer l'information.

Le dossier mis à disposition du public comportait :

- La décision d'ouverture de la consultation ;
- La note de présentation précisant le contexte et les objectifs du projet ;
- Le projet d'arrêté de la Présidente de Bordeaux Métropole instaurant une ZFE-m sur son territoire
- L'annexe 1 : Carte du périmètre de la Zone à Faibles Emissions mobilité
- L'annexe 2 : Liste des voies exclues du périmètre de la ZFE-m pour finalité d'accès aux Parcs Relais ;
- Une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.
- L'annexe 1 : Etude a'urba : La Zone à Faibles Emissions-mobilité : Chiffres clés et enjeux socio-économiques pour l'agglomération bordelaise et la Gironde ;
- L'annexe 2 : Rapport Atmo Nouvelle-Aquitaine : Zone à faibles émissions mobilité de Bordeaux Métropole. Territoire de vigilance. Impact sur la qualité d'air.

### C. Organisation et déroulement de la consultation des parties prenantes

La consultation des parties prenantes a été réalisée par voie postale avec l'envoi d'un courrier en date du 05 juillet 2024. Le projet d'arrêté ainsi que la décision d'ouverture de la consultation étaient en pièce jointe au courrier de sollicitation.

Ce courrier de sollicitation pour avis mentionnait la tenue de la consultation grand public. Les parties prenantes ont été invitées à prendre connaissance de l'ensemble des documents mis à disposition du public sur le site Participation Bordeaux Métropole.

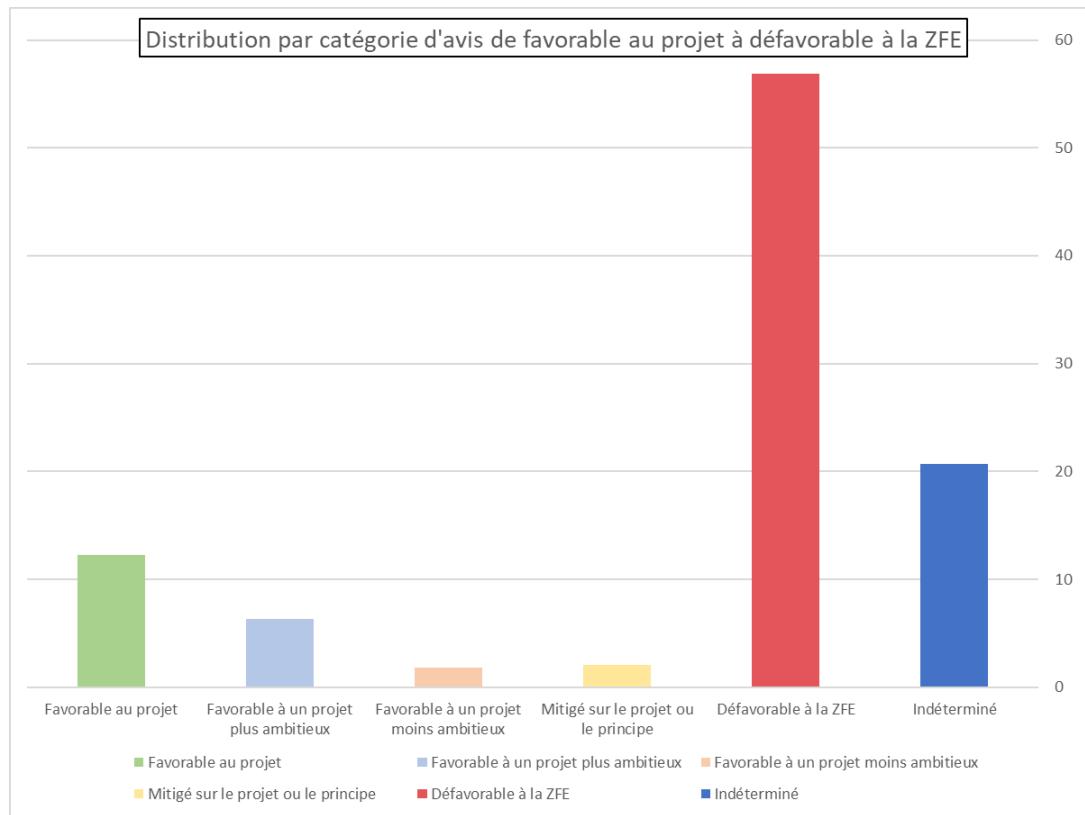
62 parties prenantes ont été consultées, Bordeaux Métropole faisant le choix de consulter de manière complémentaire l'ensemble des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de Gironde ainsi que l'ensemble des communes de Bordeaux Métropole.

## II. ANALYSE SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

### A. Analyse statistique des avis laissés sur le site Participation Bordeaux Métropole

Le site internet Participation Bordeaux Métropole a recensé 509 avis et réactions. 328 personnes ont participé. En complément, 6 observations ont été déposées dans le registre papier mis à disposition. Une très large majorité des avis portent sur l'opportunité du projet. Les observations ont été ventilées suivant le degré d'approbation du projet :

- **12,27 %** des participants ont exprimé un avis favorable au projet ;
- **6,29 %** des participants ont exprimé un avis favorable à un projet plus ambitieux ;
- **1,80 %** des participants ont exprimé un avis favorable à un projet moins ambitieux ;
- **2,09 %** des participants ont exprimé un avis partagé sur le projet ;
- **56,89 %** des participants ont exprimé un avis défavorable sur le projet ;
- **20,66 %** des participants n'expriment pas clairement une position sur le projet ;



**Les participants « favorables à un projet plus ambitieux »** déplorent principalement une insuffisance de la mesure pour lutter contre les émissions de polluants. Ces commentaires s'appuient notamment sur l'étude ATMO mise à disposition dans le dossier de la consultation.

Les commentaires suggèrent un approfondissement des restrictions sur les axes suivants :

- Restrictions de circulation pour tous les véhicules jusqu'au Crit'Air 1, *a minima* le Crit'Air 3 ;

- Extension du périmètre de la ZFE ;
- Durcissement drastique de la possibilité d'accès et de circulation des voitures dans la partie intra-boulevard.

**Les participants « favorables à un projet moins ambitieux »** se montrent ici critiques sur le périmètre sélectionné et formulent la contre-proposition du périmètre intra-boulevard. Un commentaire porte sur l'amplitude horaire de la restriction en suggérant de passer la ZFE à une restriction entre 8h et 20h du lundi au vendredi.

Quant aux **participants ayant un avis partagé**, ceux-ci remontent principalement une inquiétude quant aux conséquences sociales de la ZFE. Un commentaire concerne l'aménagement des plages horaires de la ZFE. Parmi ces participants ayant émis un avis partagé sur la ZFE se retrouvent quelques commentaires portant sur le traitement des deux roues.

## **B. Analyse qualitative des avis laissés sur le site Participation Bordeaux Métropole**

Les observations et propositions, bien que majoritairement orientées sur des sujets liés au projet, ne touchent que rarement au projet d'arrêté lui-même. Les prises de position sont pour une large part des argumentées. Les observations prennent diverses formes : témoignages de situations particulières, analyse des documents mis à disposition, notamment de l'étude réglementaire et de ses annexes, relai d'articles de presse, partage de critiques politiques de l'action publique en matière de mobilité, etc.

## **C. Les principales observations sur le projet**

Les observations formulées peuvent être regroupées en 3 thématiques :

- Les effets négatifs de la ZFE en termes d'inégalités socio-économiques, géographiques ;
- La dénonciation de la ZFE au motif de l'impact sur le climat par la promotion du renouvellement du parc automobile ;
- La priorisation à donner à l'amélioration de l'offre de transport en commun et aux solutions d'intermodalités.

### **1- Les conséquences socio-économiques et géographiques de la ZFE**

La ZFE suscite un fort rejet en raison des conséquences socio-économiques attendues. Les termes sont nombreux et divers pour dénoncer le fait que la ZFE conduira à des processus d'exclusion sociale et d'accablement de populations fragiles. Les participants dénonçant cet aspect de la ZFE s'appuient sur une corrélation forte entre bas niveaux de revenus et possession d'un véhicule non classé. Ces véhicules étant parfois le moyen de transport du quotidien pour des travailleurs.

La critique est parfois nuancée mais il ressort que la fracture socio-économique anticipée par les participants se doublera certainement d'une fracture géographique puisque les populations à faibles revenus qui habiteront au-delà des limites de la métropole ne pourront pas bénéficier des solutions de report modal proposées aux métropolitains.

La majorité des participants effectuant des commentaires sur les aides qui seront proposées par Bordeaux Métropole jugent, par anticipation, que ces aides seront insuffisantes pour amortir convenablement le coût de la transition qui pèsera sur ces populations.

### *Modalités de prise en compte des observations*

Le choix de mettre en place une ZFE dite « a minima » est de nature à amoindrir les effets socio-économiques identifiés en réduisant le nombre de personnes impactées par le dispositif. Toutefois, un dispositif d'aides financières, qui n'a pas été présenté dans le projet d'arrêté pour des questions réglementaires, sera déployé en accompagnement de la ZFE. Une large communication sera faite à ce sujet par Bordeaux Métropole dès que le dispositif aura été validé par le Conseil Métropolitain.

#### **2- Cas des véhicules électriques, des Sport Utility Véhicules (SUV) et de l'empreinte carbone des véhicules**

Les observations portant sur les véhicules électriques et les SUV sont regroupées ici car les critiques émises à leur endroit sont similaires. Celles-ci portent principalement sur l'empreinte carbone de ces véhicules et la cohérence de la ZFE.

Ces véhicules sont accusés d'émettre d'importantes quantités de CO<sub>2</sub>, les voitures électriques par rapport aux voitures thermiques sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, les SUV par rapport à des voitures plus petites et plus légères.

En somme, la discrimination par le système Crit'Air est questionnée et présentée par certains comme étant inappropriée et impropre à lutter contre les émissions de polluants. Ce dispositif est par ailleurs décrié en raison de son fonctionnement qui classe les véhicules en fonction de la date de première immatriculation.

Plus généralement, la voiture électrique est dénoncée dans de nombreux avis en raison des impacts environnementaux sur tout son cycle de vie, de l'extraction minière des métaux nécessaires à la fabrication des batteries jusqu'à la gestion des déchets en fin de vie du véhicule.

Certains participants y voient une volonté de la part des décideurs de mener une politique de renouvellement du parc pour des raisons de soutien à l'achat de véhicules neufs, et non une politique de lutte contre la pollution de l'air.

Il est enfin reproché à la ZFE, parce que conduisant à l'achat de véhicules neufs, d'emporter un impact environnemental globalement négatif. Garder un véhicule ancien et bien entretenu serait moins dommageable qu'acquérir un véhicule neuf.

### *Modalités de prise en compte des observations*

Ces commentaires, nombreux, doivent être mentionnés ici. Il n'est toutefois pas possible de les prendre en compte dans une éventuelle modification du projet et ce, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la ZFE ne poursuit pas directement une politique de lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>, et donc contre le réchauffement climatique. Sa cible principale est la pollution de l'air et notamment les oxydes d'azote (NOx). Ensuite, le dispositif de la ZFE est étroitement associé au système Crit'Air, un dispositif national duquel Bordeaux Métropole ne peut pas s'affranchir.

Enfin, en ce qui concerne spécifiquement l'argument d'un soutien à l'achat de véhicules neufs, il convient de rappeler que le dispositif d'aide de Bordeaux Métropole ne soutiendra pas uniquement l'achat de véhicules neufs mais aussi l'acquisition de véhicules d'occasion, à moteur électrique (Crit'Air E) mais aussi thermique (Crit'Air 1).

### 3- Privilégier une politique de développement des alternatives à l'automobile et l'autosolisme

Il s'agit de l'une des observations les plus couramment émises, tant par les partisans de la ZFE que par ses détracteurs. Ils soulignent la nécessaire priorité à donner au développement de l'offre en transports en commun et modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Les observations et propositions portent tout d'abord sur le renforcement des transports en commun. La fréquence aux heures de pointe doit être améliorée et un renforcement important de la desserte des zones périphériques et des nouveaux quartiers est attendue. L'amélioration de la fiabilité est aussi mentionnée. Les pannes et autres retards de bus et de tramway sont considérés comme trop fréquents et limitent la capacité du réseau de transport urbain à devenir une solution pérenne pour les mobilités pendulaires.

Les parcs relais (P+R) constituent un sujet récurrent. Certains d'entre-eux sont identifiés comme étant saturés très tôt dans la journée. Des participants relèvent que les solutions d'intermodalité aux abords de ces parcs relais ne sont pas totalement satisfaisantes, tant en termes de qualité que de quantité. Le croisement de ces contraintes fait que l'offre d'intermodalité associée aux P+R apparaît comme insatisfaisante. Les trajets en intermodalité doivent devenir plus fluides et pratiques.

Un manque d'offre de stationnement en P+R intra-rocade au sud de Bordeaux est identifié. L'augmentation du nombre de places en parcs relais est demandée. La politique tarifaire de TBM autour des P+R est perçue comme étant encore dissuasive. Le développement d'infrastructures cyclables sécurisées est aussi évoqué. Il en va de même pour la gratuité des transports en commun.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Bien que ces observations ne soient pas de nature à modifier le projet de ZFE, celles-ci s'avèrent concordantes avec les priorités identifiées par Bordeaux Métropole. Le choix d'une ZFE dite « a minima » permet notamment de maintenir un effort financier sur le développement de l'offre de mobilité alternative. La dimension pédagogique de cette politique est privilégiée à la dimension punitive de la ZFE crainte par une part importante des participants.

## D. Les observations ponctuelles sur le projet

Les considérations exposées ci-après sont des sujets évoqués à plusieurs reprises (entre 3 et 20 fois) mais dans des proportions beaucoup plus faibles que les observations présentées dans le chapitre précédent. Il s'agit notamment :

- Du traitement de la rocade dans le projet et plus généralement dans la politique de lutte contre la pollution de l'air ;
- Du traitement des autres sources de pollution présentes sur le territoire ;
- De la coexistence du contrôle technique et du système Crit'Air ;
- Du faible impact annoncé de la ZFE sur l'amélioration de la qualité de l'air ;

## 1- Traitement de la rocade bordelaise

Plusieurs commentaires marquent une incompréhension quant à l'exclusion de la rocade du périmètre de la ZFE-m. Ces avis relèvent que la rocade est une source majeure de pollution en raison notamment du trafic intense de poids lourds. La proximité avec des zones habitées renforce l'incompréhension.

Les riverains de la rocade seraient doublement pénalisés, par leur exposition aux émissions de polluants sur la rocade d'une part et par la limitation de leur capacité à se déplacer du fait de l'interdiction créée par la ZFE d'autre part.

La pollution sonore résultant du trafic sur la rocade est évoquée.

Des avis mentionnent le projet du grand contournement comme étant l'une des pistes à investir pour lutter contre les problèmes de congestion sur la rocade et donc potentiellement d'émissions polluantes.

In fine, l'inclusion de la rocade est sollicitée par souci de cohérence et d'ambition écologique. Au-delà du dispositif de la ZFE-m en tant que tel, les commentaires demandent qu'une action ciblée sur la rocade et le trafic poids lourds soit engagée.

La limitation de la vitesse à 70 km/h sur la rocade est aussi évoquée dans un commentaire comme solution de limitation des émissions de polluants.

### *Modalités de prise en compte des observations*

Les propositions qui sollicitent l'inclusion de la rocade dans le périmètre ZFE ne peuvent pas être prises en compte. Tout d'abord, la rocade est une voie de transit et ne sert pas uniquement la desserte de l'agglomération bordelaise. Ensuite, il est estimé que le périmètre intra-rocade (rocade exclue) est de nature à éviter une partie des déplacements sur la rocade. Enfin, l'inclusion de la rocade conduirait à la création d'effets de bord avec une augmentation non-négligeable de la circulation sur des itinéraires de repli.

## 2- Traitement des autres sources de pollution

Des participants relèvent que la ZFE est une politique publique qui est injuste en cela qu'elle impactera lourdement les travailleurs tout en laissant de côté d'autres sources de pollution présentes sur le territoire. Les navires en escale à Bordeaux et transportant des « touristes » sont particulièrement visés. Les émissions associées aux activités industrielles et d'incinération sont ponctuellement mentionnées.

### *Modalités de prise en compte des observations*

La ZFE est un outil qui a pour objet d'agir sur le levier du transport routier. Ces observations ne peuvent donc pas être prises en compte pour modifier le projet de ZFE porté par Bordeaux Métropole. Plus généralement, Bordeaux Métropole s'attache à mettre en œuvre une politique d'exemplarité en menant des études sur les concentrations de polluants aux abords du port de Bordeaux et des installations de production de chaleur renouvelable.

Sur Bordeaux Métropole, une étude conduite en 2022 et 2023 atteste que le transport fluvial est par ailleurs peu impactant en termes d'émissions de particules et d'oxydes d'azote.

### 3- Coexistence de l'obligation de passage au contrôle technique et du système Crit'Air

Des commentaires font état d'une incompréhension quant au fait qu'un véhicule peut passer avec succès le contrôle technique tout en étant interdit par la ZFE. Le système Crit'Air et le dispositif national du contrôle technique sont à ce jour hermétiques l'un par rapport à l'autre. Cette coexistence des deux dispositifs contribue au manque de cohérence apparent.

Ces commentaires sont parfois associés à une critique de la non-prise en compte de la qualité de l'entretien du véhicule ancien et du niveau réel d'émissions en sortie d'échappement dans le système Crit'Air.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Ces commentaires récurrents ne peuvent pas faire l'objet d'une modification du projet car Bordeaux Métropole ne dispose pas de la possibilité de faire évoluer l'un ou l'autre de ces dispositifs.

Il est toutefois nécessaire de relever que le contrôle technique vise, entre autres, à s'assurer que les rejets en sortie d'échappement sont conformes à ce qu'ils devaient être lors de la mise sur le marché du véhicule. Les normes d'émissions, aussi appelée Norme EURO, ont quant à elles évolué avec le temps. Ce sont ces Normes EURO qui sont prises en compte dans le système Crit'Air.

### 4- L'impact limité de la ZFE sur l'amélioration de la qualité de l'air

Plusieurs contributeurs expriment des doutes quant à l'efficacité réelle de la ZFE, notamment en raison de l'exclusion de la rocade et du faible pourcentage de véhicules concernés. Les participants ont notamment mobilisé le rapport ATMO, présent dans le dossier de consultation, pour argumenter cette critique. Les bénéfices attendus sur la qualité de l'air étant très faibles, les participants tendent à s'orienter vers deux positions :

- Soit la demande de restrictions de circulation pour tous les véhicules jusqu'au Crit'Air 1 exclu, *a minima* le Crit'Air 3 ;
- Soit le rejet, ou *a minima* un avis partagé, quant à l'intérêt de la mesure au regard du rapport coût-bénéfice de la mesure.

Les coûts sociaux sont perçus comme étant disproportionnés par rapport aux gains en termes d'amélioration de la qualité de l'air au regard des modalités de la ZFE soumise à consultation.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Face au fort impact social du dispositif ZFE, Bordeaux Métropole a fait le choix d'une ZFE à minima et donc effectivement peu efficace, en attendant un éventuel renforcement des aides financières de l'Etat pour le changement de véhicule. En parallèle, Bordeaux Métropole active d'autres leviers pour améliorer la qualité de l'air tels que, entre autres, le développement et la sécurisation d'itinéraires pour les mobilités alternatives à l'automobile, la conduite de projets d'aménagement et d'infrastructures, le développement de l'offre de transport public. Ces leviers, moins impactant sur le plan socio-économique, concourent à l'amélioration de la qualité de l'air.

### 5- Le périmètre géographique de la ZFE

Dans les quelques commentaires qui portent spécifiquement sur le périmètre géographique de la ZFE, les participants suggèrent une progressivité géographique des restrictions en commençant par la partie intra-boulevard, avant une extension à l'intégralité du territoire situé intra-rocade.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Ces demandes se heurtent aux exigences légales concernant les ZFE. En effet, la ZFE doit réglementairement couvrir la majeure partie de la population de Bordeaux Métropole. Le seul périmètre intra-boulevard ne permet pas de répondre à cette exigence légale et ne peut donc pas être retenu.

#### **6- La vitesse comme levier d'action pour améliorer la qualité de l'air**

Parmi les observations portant de manière expresse sur la régulation de la vitesse, les participants proposent :

- De réduire la vitesse à 70kmh sur la rocade afin de réduire la pollution sonore et atmosphérique. Il est à noter qu'une observation s'oriente dans le sens inverse en demandant de rehausser la limitation de vitesse, arguant d'une moindre consommation de carburant ;
- D'améliorer la fluidité de la circulation en supprimant notamment dos d'ânes et autres ralentissements ;
- De promouvoir et de développer la limitation à 30kmh sur les voies urbaines de la métropole.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Ce levier ne concerne pas directement le projet de ZFE. Il n'est donc pas possible de modifier le projet afin d'en tenir compte.

### **E. Le traitement de cas d'usagers particuliers**

Ces sujets ont été isolés puisque touchant directement aux modalités du projet de ZFE porté par Bordeaux Métropole. Il s'agit de cas d'usagers spécifiques.

#### **1- Les petits rouleurs**

Bien que le terme n'apparaisse pas, de nombreux commentaires portent sur les situations de conducteurs qui, pour diverses raisons, n'utilisent que rarement leur véhicule. Bien souvent, ces commentaires sont croisés avec des témoignages relevant qu'à des âges avancés, il est difficile de changer de véhicule. À plus forte raison si ce véhicule est rarement utilisé.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

La mise en place du Pass ZFE est de nature à répondre à ces cas. L'évaluation entre 2026 et 2028 de la ZFE comprendra une évaluation du Pass comme solution pertinente, ou non, pour répondre à ces situations.

#### **2- Les personnes travaillant en horaires décalés**

Des observations portent sur les travailleurs en horaires décalés qui ne peuvent recourir à l'offre de transport public en raison de leurs heures d'embauche ou de débauche. Une ZFE intermittente (limitée à certaines heures, plages horaires de la journée) est parfois proposée dans les observations pour répondre à cet enjeu.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Ce type de dérogation présente des difficultés d'appréciation des différents cas et de contrôle. Par ailleurs, les solutions de report modal, notamment vers les lignes structurantes du réseau de transport

public, existent sur une amplitude horaire importante. La ZFE a par ailleurs pour objectif le retrait de la circulation de véhicules considérés comme polluants. La mise en place d'une ZFE dite intermittente s'avèrerait contre-productive à cet égard.

Enfin, une ZFE active 24 heures/24 et 7 jours/7 contribue à faciliter la lisibilité de la mesure et donc son application.

### 3- Les conducteurs de véhicules de collection

Des participants s'interrogent quant au traitement des véhicules de collection.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

A cet égard, le projet d'arrêté soumis à consultation précise à son article 5 les conditions d'obtention d'une dérogation pour les véhicules de collection.

### 4- Les deux-roues motorisés

Plusieurs contributeurs critiquent le choix établi par Bordeaux Métropole d'interdire, au sein de la ZFE, les deux roues, tricycles et quadricycles motorisés non classés, au même titre que les autres catégories de véhicules, en s'appuyant sur une série d'arguments dont :

- Moindre consommation de carburant par rapport aux voitures particulières ;
- Faible part dans les émissions totales de particules fines et grossières ;
- Contribution à la fluidification de la circulation ;
- Optimisation de la consommation d'espace urbain dédié au stationnement ;
- Absence d'alternatives viables ou de solutions d'hybridation ;
- Inadaptation de l'offre d'intermodalité et des infrastructures associées aux motards (stockage du casque, sécurité des véhicules, etc.)

Le contexte national de la récente soumission des deux-roues motorisés au contrôle technique est mentionné.

#### *Modalités de prise en compte des observations*

Le choix d'inclure les deux-roues motorisés dans la ZFE poursuit une logique de lisibilité et d'égalité de traitement. Cela implique notamment de ne pas faire de différence entre les différentes catégories de véhicules thermiques. Les deux-roues motorisés ne font donc pas l'objet d'un traitement différencié. Aussi, les arguments avancés dans les différentes observations ne font pas obstacle à la prise en considération du fait que les deux-roues motorisés immatriculés avant le 1er juin 2000 émettent plus de polluants de l'air que leurs équivalents plus récents.

### III. ANALYSE SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DES PARTIES PRENANTES

Conformément aux exigences de l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, Bordeaux Métropole a procédé à une consultation des parties prenantes. Poursuivant un objectif d'association de nombreux acteurs publics de la Gironde au projet, Bordeaux Métropole a étendu sa consultation à l'ensemble des EPCI de Gironde ainsi qu'à l'ensemble des communes de Bordeaux Métropole, au-delà de celles simplement limitrophes de la future ZFE.

Ainsi, 62 parties prenantes ont été consultées par voie de courrier en date du 5 juillet 2024, et 18 d'entre-elles ont formulé une réponse à cette sollicitation.

Plusieurs parties prenantes se satisfont du choix finalement opéré par Bordeaux Métropole de mettre en place une ZFE moins restrictive que celle envisagée dans un premier temps en 2022. Toutefois, à l'instar de la consultation du public, de nombreux avis portent des inquiétudes quant à l'impact de la ZFE en termes de fracture sociale et de fracture géographique.

Nature de l'organisation		Identité	Orientation de l'avis sur le projet	Objet des observations
<b>Chambre consulaire</b>		Chambre d'Agriculture de Gironde	Favorable	<p>Evoque une éventuelle adaptation de la dérogation XII. Visée à l'article 5 de l'arrêté</p> <p>Evoque un besoin d'anticipation quant à de nouvelles restrictions plus importantes dans les années à venir</p> <p>Evoque l'adaptation des dispositifs d'aide au coût de renouvellement de véhicules spéciaux</p>
<b>Chambre consulaire</b>		Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Gironde	Favorable	<p>Soulève un point de vigilance sur l'artisanat à faible capacité financière et sur la part importante de véhicules NC dans le parc des artisans sur l'aire métropolitaine</p> <p>Demande de mise en place d'un dispositif d'information personnalisé lors du démarrage de la ZFE</p> <p>Demande de création d'un Comité de régulation en vue de l'ajustement des caractéristiques de la ZFE</p> <p>Demande de création d'un guichet unique pour les accompagnements financiers</p> <p>Demande de développement de plateformes logistiques multimodales.</p>
<b>Chambre consulaire</b>		Chambre du Commerce et de l'Industrie de Gironde	Favorable	<p>Demande à ce que soit envisagée une dérogation pour les salariés n'ayant pas d'accès aux transports en commun en raison de leur activité professionnelle (exemple : les travailleurs de nuit)</p> <p>Demande la mise en place d'un plan d'accompagnement des entreprises</p> <p>Soulève un point de vigilance sur la communication concernant le dispositif d'accompagnement financier</p>
<b>Commune</b>	Bouliac		Favorable	/
<b>Commune</b>	Eysines		Favorable	/
<b>Commune</b>	Le Haillan		Favorable	<p>Demande à ce que la métropole ne ferme pas la possibilité d'une ZFE plus ambitieuse dans ses modalités, au regard notamment de l'évaluation de l'impact de la ZFE</p> <p>Suggère que l'éventuel renforcement des restrictions s'accompagne d'un renforcement des outils d'accompagnement des publics et des politiques publiques permettant d'offrir des solutions alternatives à l'autosolisme et l'automobile</p>
<b>Commune</b>	Mérignac		Favorable	/
<b>Commune</b>	Pessac		Favorable	<p>Regrette l'exclusion de la rocade de la ZFE-m</p> <p>Regrette un accompagnement insuffisant des publics les plus précaires</p>
<b>Commune</b>	Talence		Favorable	/

<b>Commune</b>	Villenave d'Ornon	Points de vigilance et(ou) propositions	Soulève un point de vigilance sur les impacts socio-économiques de la ZFE  Soulève un point de vigilance sur le traitement du cas des salariés aux horaires atypiques  Soulève un point de vigilance sur les médias supports de communication et l'intégration de la fracture numérique au plan de communication  Demande à ce que soit envisagé des actions ciblées sur la circulation sur la rocade
<b>Gestionnaire de voirie</b>	Autoroutes du Sud de la France	Remarques diverses	Mentionne le projet de création d'une VR2+ sur l'autoroute A10 en approche de Bordeaux
<b>Gestionnaire de voirie</b>	Direction interdépartementale des routes Atlantique	Points de vigilance et(ou) propositions	Soulève un point de vigilance sur l'entrée de véhicules œuvrant à l'entretien et à la régénération de la rocade avec besoin éventuel d'un premier bilan à la suite de la mise en place de la ZFE  Soulève un point de vigilance sur la stratégie d'avertissement et la construction de la possibilité de renoncer à pénétrer dans la ZFE-m pour l'usager  Soulève un point de vigilance sur la gestion des évènements routiers aléatoires susceptibles d'entrainer la nécessité de rentrer dans la ZFE-m
<b>EPCI</b>	Communauté de communes de Montesquieu	Favorable	Soulève un point de vigilance sur la part modale très importante de la voiture dans le déplacement des habitants de la CC de Montesquieu  Sollicite la construction, le renforcement et l'approfondissement des dynamiques partenariales entre la CC de Montesquieu et Bordeaux Métropole
<b>EPCI</b>	Communauté de communes du Créonnais	Points de vigilance et(ou) propositions	Soulève un point de vigilance quant aux conséquences sociales de l'interdiction des véhicules non classés  Partage d'une inquiétude quant à l'absence de mesures d'aides pour les habitants ruraux et périurbains de l'Entre-Deux-Mers  Sollicite une étude sur le nombre de personnes concernées par l'exclusion afin de mesurer l'impact social de la ZFE
<b>EPCI</b>	Communauté de communes du Grand Cubzaguais	Points de vigilance et(ou) propositions	Soulève un point de vigilance sur l'accompagnement des populations les plus modestes qui travaillent ou étudient dans la ZFE-m  Soulève un point de vigilance quant à l'accessibilité des établissements de santé pour les habitants de Haute-Gironde

EPCI	Communauté de communes Latitude Nord Gironde	Points de vigilance et(ou) propositions	<p>Soulève un point de vigilance sur l'offre de stationnement dans les lieux d'intermodalité ainsi que sur la qualité de l'offre de transport associée à ces lieux (limitation du nombre de correspondances notamment)</p> <p>Solicite une prise en compte de l'existence de la ZFE-m dans des projets d'infrastructures d'importance (VR2+ sur l'autoroute A10, RER Métropolitain et car express Blaye-Bordeaux notamment)</p> <p>Solicite une prise en compte de l'approvisionnement des producteurs locaux par le dispositif de dérogation et une intégration de l'enjeu des difficultés du secteur agricole</p> <p>Solicite une précision quant au caractère renouvelable ou non des dérogations</p>
EPCI	Communauté de communes Médoc Atlantique	Défavorable	<p>Déplore les difficultés d'accès aux établissements de santé et au domaine universitaire engendrées par la création de la ZFE-m</p> <p>Solicite un soutien actif de Bordeaux Métropole au projet de RER Métropolitain ainsi qu'à la qualité de la desserte des bassins de vie de Lesparre-Médoc/Pauillac et Lacanau</p>
EPCI	Communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île	Défavorable	<p>Déplore l'effet de renforcement de la fracture entre le rural et l'urbain</p> <p>Solicite un allégement ou un atermoiement du lancement de la ZFE-m</p> <p>Solicite une stratégie centrée sur l'accompagnement financier à la modernisation du parc</p>
EPCI	Communauté de communes Sud Gironde	Points de vigilance et(ou) propositions	<p>Soulève un point de vigilance sur l'impact social de la ZFE-m</p> <p>Solicite des dispositifs d'accompagnement forts comme des tarifs négociés pour les trains ou encore l'accompagnement à l'investissement dans la création de parkings silos</p>
PETR	Cœur Entre-Deux-Mers	Points de vigilance et(ou) propositions	<p>Déplore une insuffisance des mesures d'accompagnement des personnes impactées, souvent de condition modeste et(ou) en grande précarité</p> <p>Déplore un manque de cohérence de la conduite du projet avec les engagements pris dans le cadre du contrat CoNECT signé en décembre 2023 sur la collaboration</p> <p>Invite la métropole à développer les solutions de stationnement en extra-rocade pour permettre le rabattement des usagers de l'automobile vers les lignes de cars régionaux et TBM</p>

			Appelle à une accélération du travail sur l'éventuelle extension des lignes TBM sur les territoires extra-métropolitains
--	--	--	--

## IV. MODIFICATIONS RETENUES DU PROJET SUITE AUX AVIS ET PROPOSITIONS EXPRIMES

Cette partie synthétise les modifications réalisées sur le projet d'arrêté qui tiennent compte de certaines propositions et observations. Les trois évolutions de l'arrêté sont la création d'un Pass ZFE à l'article 6, la modification de l'article 5 sur les dérogations et la précision apportée à l'article 11 concernant le traitement des véhicules en stationnement.

<b>Création d'un Pass ZFE</b>	Ajout à l'arrêté	Nouvel article 6 – modification des articles 3, 7 et 9 en conséquence	<p>Plusieurs avis laissés sur la page Participation Bordeaux Métropole ont mis en avant le manque de lisibilité des mesures d'accompagnement des particuliers possédant un véhicule ancien et n'en faisant usage que rarement. Il s'agit plus largement du cas dit des « petits rouleurs ».</p> <p>Bordeaux Métropole entend donc poursuivre son effort de mise en place d'une ZFE-m lisible en insérant un article spécifique « Pass ZFE ». Cette clarification ne constitue pas une modification substantielle du projet. Ce dispositif a notamment été annoncé dans l'étude préalable à la mise en place de la ZFE-m sur le territoire de Bordeaux Métropole mais aussi sur les sites internet <a href="http://sedéplacer.bordeaux-metropole.fr">sedéplacer.bordeaux-metropole.fr</a> et <a href="http://bordeaux-metropole.fr">bordeaux-metropole.fr</a>.</p> <p>Par ailleurs, l'annonce de la mise en place de ce dispositif a été faite lors des réunions de restitution du projet retenu aux groupe contact (partenaires professionnels) et groupe témoin-usagers (représentants de la société civile) les 28 et 30 mai 2024, qui ont contribué à la réflexion sur la ZFE-m dès avril 2022.</p>
<b>Modification des dérogations</b>	Précisions apportées aux dérogations	Article 5	<p>Il ressort des observations un manque relatif de lisibilité des dérogations. Des précisions sont donc apportées afin de réduire les possibilités de divergences d'interprétation. Les dérogations concernées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- XII – La distribution de denrées alimentaires en circuit court/approvisionnement des marchés ;</li> <li>- XIV – Les personnes assurant le rôle de proche aidant</li> <li>- XV – Les personnes souffrant d'une affection longue durée</li> </ul> <p>Le caractère renouvelable des dérogations est lui aussi précisé.</p>
<b>Modification des modalités de constatation d'infraction</b>	Précision apportée sur le traitement des véhicules en stationnement	Article 11	<p>Cette modification intervient afin de préciser la situation des véhicules en stationnement. Cette précision est nécessaire face aux témoignages de personnes qui ont un véhicule stationné sur la voie publique et qui n'ont pas trouvé de réponse évidente quant au traitement de ces véhicules dans la future ZFE-m.</p>