



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

Compte rendu de la Réunion publique Cenon et Lormont, le 28 février 2023

Introduction.

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants de Cenon et Lormont 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 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.

Déroulé de la réunion.

Cette réunion publique a réuni une cinquantaine de participants.

La réunion a commencé par un mot de Monsieur Jean-François Egron, maire de Cenon, puis de Monsieur Jean Touzeau, maire de Lormont. Ces propos introductifs ont été suivis par une prise de parole de Madame Claudine Bichet, Vice-Présidente en charge du climat, de la transition énergétique et de la santé à Bordeaux Métropole.

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, les questions ont pu être regroupées par thématique et retranscrites dans un style journalistique.

Bornes de recharges

Question : J'ai acheté un petit véhicule électrique, je suis locataire à Lormont, mais il n'y a aucune borne de recharge. J'ai donc été obligé de prendre un abonnement en ville à proximité de mon travail. Depuis le 1er janvier, la Métropole a arrêté son dispositif d'aides, le tarif a doublé. J'ai l'impression de me faire sanctionner.

Réponse : La Métropole partage votre constat sur le déficit de bornes électriques, compte tenu de l'évolution du parc automobile électrique. Il est prévu de fortement augmenter le nombre de bornes et de points de charge sur l'espace public. Cette augmentation concerne le nombre de points de recharge, mais aussi leur performance. Il faut en effet continuer à développer l'offre sur l'espace public et sur le parc privé. Sur l'aspect prix, les bornes publics correspondent ou sont un peu inférieurs au prix du privé. L'électricité consommée a un coût et est forcément payée par l'usager. La Métropole n'a pas de moyen de contrôler la tarification exercée par les opérateurs des bornes privées.

Question : J'habite au 4^e étage, comment fait-on dans ces cas là pour se recharger à domicile ?

Réponse : La solution est de travailler avec la copropriété afin d'installer des bornes de recharges sur les espaces de stationnements.

Dispositif « petits rouleurs »

Questions : Qu'est-ce que vousappelez « petits rouleurs » ? Qu'est ce qui est prévu pour ces personnes ?

Réponse : On appelle "petits rouleurs" les personnes qui utilisent peu souvent, occasionnellement leur voiture. Pour ces utilisateurs occasionnels, au regard de ce qu'il se passe ailleurs, nous imaginons développer un système de pass dérogatoire. Celui-ci permettrait de manière occasionnelle de se rendre ou de traverser la ZFE avec un véhicule interdit : le pass donnerait droit à un certain nombre de déplacements par an (ce nombre n'a pas encore été défini).

En revanche, ce pass ne pourrait pas couvrir les cas des personnes qui se déplacent très fréquemment dans la ZFE mais pour de petites distances, l'idée du pass est vraiment de trouver une réponse aux déplacements occasionnels. Pour une plus utilisation plus régulière, il n'y a pas d'autres choix que de chercher des alternatives (vélo, transports en commun, ou sinon un changement de véhicule).

Remarque : Je suis une petite rouleuse et je me vois très mal aller chercher des sacs de terreaux en transport en commun.

Remarque : Certaines personnes ont des voitures très récentes qu'elles laissent tourner à l'arrêt, parfois même avec la climatisation, ne respectent pas les zones 30, d'autres gens qui ont deux voitures par foyer. Ces personnes ne polluent-elles pas plus qu'un petit rouleur ?

Réponse : Petit rouleur ne signifie pas malheureusement pas "qui ne pollue pas", même si ces personnes circulent en effet peu au sein du périmètre. Ce sont les caractéristiques du véhicule, identifiées par son ancienneté et sa motorisation qui nous renseignent sur le taux de pollution émise par un véhicule (particules et d'oxydes d'azote). Un véhicule très polluant, qu'il roule vite ou pas, reste très polluant.

Situations particulières (entreprises, handicap, véhicules de collection ou de loisir, etc)

Question : Que prévoyez-vous pour les artisans ?

Réponse : Tout un volet d'accompagnement des professionnels est à l'étude, en prenant en compte leur situation financière, afin de leur permettre de maintenir leur activité au sein de la zone interdite aux véhicules les plus polluants. Cet accompagnement peut prendre la forme d'aides financières à l'achat d'un véhicule, mais aussi des aides dans le cadre du « rétrofit ». Cette solution consiste au remplacement d'une motorisation thermique par une motorisation électrique ou gaz. Cette technique nous semble particulièrement adaptée aux professionnels, notamment pour le rétrofit des véhicules de grande taille vers une motorisation au BioGNV [GNV = gaz vert pour véhicules]. La Métropole souhaite soutenir cette alternative du rétrofit qu'elle juge pertinente d'un point de vue économique et écologique puisqu'on ne change que la motorisation et pas l'entièreté du véhicule.

Question : Je suis président d'une entreprise dans la ZFE, comment vont faire les salariés pour venir dans l'entreprise. Sont-ils concernés par la vignette Crit'Air ?

Réponse : La métropole ne souhaite pas opposer l'intra rocade et l'extra rocade et est consciente que tout le monde est impacté. Les aides proposées par la Métropole concernent tous les habitants de la Métropole, mais nous travaillons aussi avec le Département et la Région afin d'avoir un système d'aides unique qui fonctionne à l'échelle du bassin de vie. Mais effectivement, toutes les personnes travaillant (et circulant) sur la Métropole auront besoin de la vignette.

Question : Quid des véhicules de loisirs ?

Réponse : Le pass dérogatoire de la ZFE peut permettre d'utiliser un véhicule de loisirs. Dans certaines des métropoles déjà dotées d'une ZFE, ce système est salué. Avec ce pass, une personne pourrait se servir de son véhicule de manière exceptionnelle dans la ZFE, pendant 24h, un certain nombre de fois par an. Les modalités ne sont pas encore fixées, que ce soit sur le nombre de jours par an, ni sur le système (site, appli etc).

Question : J'ai un véhicule qui ne rentre dans aucune des vignettes : Ma voiture a 32 ans et va atteindre les 150 000km cette année. J'ai lu que les véhicules de collection ne faisaient pas partie de la ZFE. Je roule très peu (je fais mes courses, je vais à la jardinerie et parfois je vais à la campagne) mais je suppose que mon véhicule va avoir tout faux. Comment faire dans ce cas-là ?

Réponse : Les véhicules de collection représentent un des cas de dérogation qui sera étudié par les élus de la métropole.

Question : Je souhaite attirer votre attention sur les personnes en situation de handicap dit invisible ou non encore reconnu par l'État français, il y a une discrimination entre valides et non valides. Il me semble que Bordeaux est devenue ciblée pour certaines personnes, un entre-soi, il faut être beaux, jeunes, valides et avec un certain portefeuille. Les déplacements en vélos, trottinette etc, ne sont pas adaptés à ces publics. Par ailleurs, il faudrait développer les espaces sécurisés pour ces moyens de transports. Il faut des informations plus précises afin de pouvoir avoir les idées claires et pouvoir davantage participer.

Réponse : Sur l'ensemble du territoire français, aucune personne à mobilité réduite (PMR) disposant de la carte mobilité inclusion (avec la mention stationnement) n'aura à respecter cette obligation de ZFE, même avec un véhicule Crit'Air 5. Au-delà des PMR, chaque métropole pourra établir des dérogations, par exemple pour les personnes sous traitement médical lourd. Ce sont des propositions mises en place dans d'autres ZFE par exemple. Des arbitrages devront être faits pour garantir un système lisible, protéger les données personnelles sensibles (médical / handicaps) et améliorer la qualité de l'air.

Aides aux publics précaires

Questions :

- *Comment allez-vous accompagner une personne qui est aux minimas sociaux pour changer de véhicule ?*
- *Comment les personnes ayant peu de moyens peuvent-elles acheter un véhicule électrique ? L'accès au crédit est un coût en soi et n'est pas possible pour certaines personnes.*

Réponse : Pour les personnes précaires, selon les simulations que nous avons fait avec les aides nationales, les aides apportées par l'Etat représentent 25% du prix du véhicule. Cette prise en charge nous semble insuffisante, la Métropole souhaite donc apporter une aide complémentaire significative pour que le reste à charge soit le plus minimal possible.

Les dispositifs d'aides de la Métropole n'étant pas actés, il est impossible de donner des chiffres précis pour l'instant, mais la volonté de Bordeaux Métropole est d'abonder fortement les aides de l'État, de manière à atteindre un reste à charge le plus minime possible pour les plus précaires.

Question : Je prends un exemple chiffré : Si l'on part sur un reste à charge de 25% sur un véhicule à 20 000€, je dois emprunter 5000€. Sur 5 ans, c'est presque une centaine d'euros par mois. Les véhicules d'occasion restent également assez cher. Je pense qu'on a mal anticipé la difficulté que cela va représenter pour les gens.

Réponse : C'est pour cela que la Métropole souhaite apporter une aide proportionnée aux revenus de manière à rendre le reste à charge acceptable. Le tout en gardant à l'esprit que pour certaines personnes, le moindre reste à charge sera de trop. Par ailleurs, Bordeaux Métropole discute avec le Département de la Gironde puisque ce dernier a la compétence "solidarités" pour trouver un système d'aides pertinent.

Offre de transports en commun et modes alternatifs

Question :

- *J'habite à Lormont et je travaille à Eysines. En me rendant à mon lieu de travail avec ma voiture actuelle je serai verbalisable avec la ZFE. Quand je regarde les temps de transports pour m'y rendre, sans horaires fixes, j'en ai pour 1H20/1H40, alors qu'en*

- transport personnel j'en ai pour 20 à 30 min. Qu'est-il envisageable de faire à court terme pour ne pas avoir à payer des amendes à chaque fois que je vais travailler ?*
- *Lorsque j'embauche à 4h du matin et que le tram ne fonctionne pas encore, je dois prendre mon vélo, transpirer et recevoir les clients après ?*

Réponse : Il n'est pas possible de mettre en place des dérogations sur tous les trajets et tous les sujets. Dans ce cas, il semble que la solution à favoriser s'avère être le changement de véhicule. Il faudra voir si vous êtes éligible aux aides. Il faut savoir que les aides couvrent l'achat, mais aussi la location de véhicules.

Par ailleurs, il est prévu une extension du réseau de transports en commun et une augmentation des fréquences (pistes cyclables, offre de ligne de bus, RER Métropolitain, Bus Express, augmentation de fréquence du tram...). Cela prend du temps, la métropole en a conscience, et à l'instant t cela ne marche pas pour tous les cas c'est pour cela que nous prévoyons un accompagnement financier.

Question : Vous avez parlé de projets autour de la commune, de RER, etc. J'aurais souhaité connaitre les délais de mise en place, notamment vis-à-vis de la ZFE.

Réponse : Le schéma des mobilités est dense et complet. Plusieurs axes de développement sont prévus. Il n'y a pas une date unique mais des échéances différentes, en fonction des projets, à moyen (1 an environ) et long terme (10 ans). Ça dépend des calendriers de chaque projet de chaque zone.

En complément de la réponse apportée en réunion publique, vous trouverez des informations sur ce site : [Dossier de presse - Schéma des mobilités 2020 – 2030 - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](#).

Question : Y a-t-il des appels à projets pour de l'autopartage et de la location de véhicule ? ça peut être une alternative mise en place par Bordeaux Métropole.

Réponse : L'autopartage est une vraie alternative intéressante. Selon les experts des mobilités, à terme, pour les déplacements du quotidien, cela se fera avec un petit véhicule électrique en zone urbaine. Pour les déplacements occasionnels du weekend par exemple, ce serait par des solutions d'autopartage.

Question : J'aurais aussi souhaité en savoir plus sur les aides à l'achat de vélos cargos. Le vélo peut être une alternative.

Réponse : Nous accompagnons le changement de pratique de mobilité et notamment l'achat de vélo électrique ou cargo. C'est une solution très performante.

En complément de la réponse apportée en réunion publique, vous trouverez des informations sur ce site : [Aide à l'achat de vélo - Se Déplacer - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

Visiteurs et déplacements occasionnels

Question : J'ai deux filles qui habitent dans la Vienne, pourront elles rentrer dans la ville de Cenon ?

Réponse : En premier lieu, il faut regarder quelles sont les vignettes de leurs véhicules, qui permettront de déterminer si leurs véhicules pourront rentrer. Sinon, c'est une situation qui pourrait faire l'objet d'une demande de pass pour les personnes qui viennent de manière occasionnelle. Pour rappel : l'idée est de donner un nombre d'utilisations dans l'année (12, 24, 52...) permettant aux personnes ayant un véhicule polluant de l'utiliser occasionnellement

dans le périmètre de la ZFE. En matière de contrôle, si un véhicule est flashé, avec le pass le système saura qu'il ne faut pas verbaliser ce véhicule.

Problématiques environnementales

Questions :

- *On pousse vers le tout électrique, mais que fera-t-on des batteries ?*
- *En matière de pollution il n'y a pas que le moteur, il y a les pneus, le freinage, et toute une série d'éléments qui font que les véhicules sont beaucoup plus polluants que d'autres.*
- *Intervention complémentaire d'un autre participant : Les véhicules sont extrêmement lourds, ils usent beaucoup les pneus et les freins qui renvoient des particules dans l'air. Je m'interroge sur la cohérence de cette mesure alors qu'on a incité les gens pendant des années à se doter de poêles à bois et de véhicules diesel pour leur dire aujourd'hui qu'ils ne pourront plus s'en servir d'ici trois ans, alors que ces véhicules sont récents et valent encore des milliers d'euros. Le coût de l'habitation est déjà énorme sur la métropole, et on va empêcher les gens qui habitent en périphérie d'y venir.*

Réponse : Tous les véhicules diesels ne seront pas interdits immédiatement. Au-delà, l'idée n'est pas de passer à un modèle tout électrique, il y aura toujours des véhicules thermiques autorisés dans la ZFE.

En appliquant ce dispositif, la conséquence pourrait être la vente de beaucoup de véhicules neufs notamment électriques, toutefois ce n'est pas du tout la vision que porte la Métropole, ni la solution qu'elle préconise. La production des véhicules électriques est très émettrice de gaz à effet de serre. Cela peut être une solution en matière d'émissions qui sortent des pots d'échappements, mais pas en matière d'enjeux climatiques sur lesquels nous voulons lutter. La Métropole ne préconise pas de tout jeter. Au-delà d'encourager au report vers les transports en commun et mobilités douces, la Métropole accompagne et encourage le « rétrofit ». Les aides à l'achat d'un véhicule comprennent aussi des véhicules essences Crit'Air 1. Sur les poêles à bois, les particules fines viennent principalement du chauffage. On a donc là aussi un enjeu de pollution de l'air. Il y a un amalgame fréquent sur le sujet, ce chauffage est polluant lorsqu'il y a un foyer ouvert. Les modèles récents ou performants ont des émissions de polluants très faibles. Dans certaines villes où cela a été mis en place, interdire les poêles les moins performants ou à foyer ouvert a permis de passer sous les seuils de danger en matière de pollution aux particules fines.

Question : *La ville de Lyon vient de reporter la mise en place de la ZFE. Quelle urgence y a-t-il pour mettre en place cette ZFE à Bordeaux, alors que le coût de la vie augmente ?*

Réponse : Depuis le 1^{er} janvier 2023, la Métropole de Lyon est obligée par l'État de mettre en place une ZFE car Lyon fait partie des métropoles dont les niveaux de pollution dépassent les seuils de manière chronique. Ils ont donc été obligés beaucoup plus tôt. La métropole de Lyon était volontariste et voulait aller plus vite et plus fort. Mais ils ont décidé de revenir en arrière sur la mise en place de l'interdiction du Crit'Air 2 car l'Etat accompagne insuffisamment pour mettre en place de tels projets. Quand l'Etat aide à hauteur de 25% ce n'est pas possible de demander aux ménages modestes de financer le reste à charge.

Contrôle

Question : *Comment va fonctionner tout ce système ? Y aurait-il des portiques aux entrées de la ZFE ?*

Réponse : Dans certains pays, il a été choisi de mettre des portiques aux entrées. En France, le cadre légal sur la protection des données personnelles ne permet pas la mise en place de ce type de système. Au niveau de Bordeaux, le contrôle ne peut pas être fait de façon locale, la charge de travail de la police ne permet pas de leur ajouter cette mission supplémentaire. Il y aura donc des contrôles radars sur certains points du périmètre, qui ne contrôleront que 15% des véhicules qui passent et de manière aléatoire pour se conformer aux règles sur la vie privée. La Métropole espère recevoir le matériel de contrôle de la part de l'État en 2025.

Vignettes Crit'Air

Question : Pour les Crit'Air, pourquoi utiliser simplement l'année et ne pas mesurer individuellement chaque véhicule, lors du contrôle technique par exemple ? Actuellement, certains véhicules plus récents pollueront plus que des véhicules anciens en raison de leurs poids.

Réponse : Ce dispositif a été choisi par l'État et peut paraître très injuste. Il se fonde sur l'année et la motorisation du véhicule. L'Union Européenne a en effet imposé des normes de plus en plus strictes aux constructeurs pour limiter les émissions de polluants atmosphériques. C'est pour cela que la vignette se fonde sur des années précises. Sur la critique des SUV classés Crit'Air 1 malgré leurs fortes émissions de CO₂ [qui n'est pas un polluant atmosphérique ayant un effet sur la santé mais un gaz à effet de serre], cela est remonté au niveau de l'État, mais pour l'instant le ministère de l'Intérieur ne souhaite pas modifier les vignettes Crit'Air.

Question : Comment savoir à quelle vignette correspond l'année de son véhicule ?

Réponse : Il y a le site officiel de l'Etat pour se procurer la vignette correspondante à son véhicule (<https://www.certificat-air.gouv.fr>). En rentrant votre plaque d'immatriculation, le site vous dira quelle est votre vignette Crit'Air.

Remarque : Il faudrait baser les vignettes sur le contrôle technique.

Réponse : Aujourd'hui, les polluants testés lors du contrôle technique sont principalement les monoxydes d'azote pour les véhicules essence et l'opacité des fumées pour les diesels. On ne parle pas ici des mêmes polluants. Parfois, il y a des tests sur les autres polluants mais qui sont mesurés par rapport à des seuils prévus par le constructeur, pas par la loi. Les contrôles techniques ne peuvent être changés que par l'Etat, ils ne sont pas réglementés à l'échelle de la Métropole.

Rétrofit

Question : Comment fonctionne le retrofit ? Comment cela marche-t-il et est-ce possible avec n'importe quel véhicule ? Combien cela coûte ? J'ai vu quelques émissions sur le retrofit, ils expliquaient que c'était très cher. De plus, les batteries étaient très lourdes, le véhicule se retrouve avec une très faible autonomie. Investir plusieurs milliers d'euros pour un véhicule qui va rouler 50km, non merci.

Réponse : Le retrofit fait partie de sujets sur lesquels l'Etat ne s'est pas suffisamment positionné. Une des difficultés principales concerne l'homologation des véhicules rétrofités, qui se fait au niveau national. Aujourd'hui le système d'homologation est n'est pas assez performant puisque seulement 6 modèles de véhicules ont été homologués. C'est insuffisant et nous faisons du lobbying auprès de l'Etat pour faire avancer cela. Pour ce qui est du coût, effectivement cela reste cher, mais si l'on démocratise la pratique les coûts vont baisser. Là

aussi, la Métropole va abonder les aides de l'Etat pour accompagner le développement de cette pratique.

Autres

Question : Pourquoi le périmètre ne prend-t-il pas en compte la rocade ?

Réponse : Au sujet de la rocade, elle est exclue du périmètre car la Métropole n'a pas la compétence pour agir dessus. De plus, en interdisant les véhicules également sur la rocade, cela créerait des problèmes majeurs de congestion et de pollution atmosphérique sur des axes secondaires, qui ne sont pas prévus pour cela. Cette problématique des rocades a été remontée à l'État par de nombreuses métropoles. Les solutions éventuelles ne pourront venir que par l'État (type portails écotaxe...). Le renouvellement des véhicules induit par la ZFE va également permettre des gains en matière de qualité de l'air sur la rocade puisque ces véhicules l'empruntent également pour beaucoup.

Question : Pourquoi ne pas chercher à diminuer les déplacements, par exemple en développant les nouvelles pratiques comme le télétravail ?

Réponse : Sur le sujet du télétravail, les organismes sont décisionnaires. On remarque cependant que très peu d'entreprises reviennent en arrière sur le sujet, c'est donc un vrai bénéfice pour les années futures.

Question : Sur un sujet un peu différent, le Plan Local d'urbanisme (PLU) comporte des obligations de nombre de places de parking par nombre de logements alors que nous souhaitons moins de véhicules, va-t-il y avoir des discussions à ce sujet ?

Réponse : Il n'est pas prévu de révisions du PLU à court terme. Je n'ai pas connaissance de modifications en cours. Actuellement la part modale de la voiture est à 50%, nous cherchons à la ramener à 33% à horizon 2035. Donc dans la production de logements, on adapte (moins de parkings, parkings silos modulaires, etc.).