



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

Compte rendu de la Réunion publique

Bègles, le 2 mars 2023

Cette réunion publique d'information a été organisée à **Bègles le 2 mars 2023** pour informer les habitants de la métropole bordelaise et plus spécifiquement les Béglais 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 une quarantaine de participants.

Déroulé de la réunion.

La réunion a commencé par un mot de Clément Rossignol-Puech, maire de Bègles et Vice-Président de Bordeaux Métropole, en charge de la stratégie des mobilités et des mobilités alternatives.

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 été regroupées par thématique et retranscrites dans un style journalistique.

Dérogations

Question : Un participant reçoit régulièrement des amis venant de la campagne, une autre se rend occasionnellement dans un centre-commercial intra-rocade. Une dérogation est-elle prévue pour les visiteurs occasionnels ?

Réponse : La création d'un « pass ZFE » est envisagée. Celui-ci permettrait l'entrée des véhicules habituellement interdits dans la ZFE un certain nombre de fois par an. Cela a été fait à Strasbourg et semble être la solution qui répond le mieux à cette problématique. Ce pass pourra servir pour venir rendre visite à des proches mais aussi pour aller voir un spectacle, faire du tourisme etc... Aucune justification ne serait nécessaire pour pouvoir rentrer grâce à ce pass. A ce stade, aucune certitude ne peut être apportée sur le nombre d'occurrences autorisées.

Les dérogations seraient gérables depuis une application en ligne au moment de déclencher le dispositif. Il reste à choisir ensemble combien de fois l'entrée sera permise (24 fois pour Strasbourg par exemple ou 52 pour Toulouse).

Question : La clinique du Tondu vient d'ouvrir dans la zone concernée par la ZFE. Comment vont faire les personnes qui n'habitent pas en intra-rocade nécessitant des soins dans un établissement de la ZFE ?

Réponse : Une dérogation pour les personnes qui viennent se faire soigner est envisageable. Les publics concernés par les dérogations restent à déterminer.

Question : Mes collègues travaillent dans la métropole et habitent en dehors. Vont-ils avoir un pass pour venir travailler, sachant qu'ils font déjà du covoiturage ?

Réponse : Il peut paraître injuste de pouvoir rouler seul dans un 4x4 Crit'Air 1, mais de ne pas pouvoir dans un Crit'Air 3 avec 5 personnes à l'intérieur. Pour l'instant, il n'est pas possible de faire évoluer la loi pour prendre en compte le covoiturage.

La ZFE s'applique de manière égale à tous les usagers, autant ceux qui y habitent que ceux qui ne font qu'y travailler. Si une dérogation telle que celle-ci est mise en place, peu d'usagers seront concernés et la ZFE ne contribuera pas à améliorer la qualité de l'air. Les dérogations sont prévues pour des circulations qui relèvent de l'occasionnel et pour un certain type de véhicule qui n'a pas d'alternatives en Crit'Air 1 ou E. Des dérogations peuvent être accordées, à la demande du propriétaire du véhicule et accordées pour une durée de 3 ans, en attendant de voir comment évolue la technologie. Les usagers qui n'auront pas d'aides de la Métropole

pourront bénéficier d'aides d'autres collectivités alentours (Département, Région, autres intercommunalités de Gironde...).

Question : L'éthanol est une solution économique (1000€ pour l'achat d'un boîtier) et écologique. Envisagez-vous un changement de Crit'Air pour les véhicules qui possèdent un boîtier (comme à Reims et Montpellier) ?

Réponse : L'attribution des vignettes Crit'Air est un dispositif national, qui ne peut être pas être à l'appréciation de chaque métropole. Montpellier et Reims ont mis en place un système de dérogation pour ces véhicules. De plus, l'éthanol ne permet pas changer de vignette Crit'Air car utiliser un carburant classique est toujours nécessaire malgré la présence du boîtier. Pour finir, l'éthanol permet de réduire l'empreinte CO₂ mais pas l'émission de particules fines. La ZFE ne vise pas la réduction des GES mais bien celle des polluants atmosphériques. Un système de dérogation pourrait éventuellement être envisagé.

Question : Mon véhicule est équipé d'un pot catalytique, ne pourrait-on pas faire une différence avec ceux qui n'en ont pas ?

Éléments de réponse apportés par un participant : Le pot catalytique est un filtre à particules qui filtre les PM10, des particules fines. Mais ce dispositif casse la particule et produit des PM2,5 qui sont des microparticules. Au lieu de tomber par terre, ces particules, plus légères rentrent dans l'atmosphère et qui sont aussi nocives.

Question : Qu'est-il prévu pour les personnes bénéficiant de la carte mobilité inclusion stationnement ?

Réponse : Une dérogation nationale est prévue pour ces personnes, elles ne sont pas concernées par les restrictions de circulation.

Remarque du/de la participant-e : La carte mobilité inclusion est attribuée à une personne et non à une voiture. Cette personne peut circuler dans n'importe quelle voiture, elle n'est pas rattachée à une plaque d'immatriculation.

Question : Nous avons parlé des personnes qui veulent rentrer, mais pas de celles qui veulent sortir. Je suis à la retraite, je fais tout à pied mais il m'arrive de vouloir sortir de la métropole. Vais-je devoir changer de véhicule ?

Remarque : Les métropoles de Strasbourg et Montpellier ont mis en place des dérogations petits rouleurs, avec un seuil de 8000km par an à ne pas dépasser. Ce seuil pourrait être largement suffisant pour une personne qui ne se déplace en voiture dans la métropole que pour aller au travail ou en sortir de temps en temps. Cela pourrait également laisser un peu de marge pour s'adapter aux nouvelles contraintes.

Réponse : En effet, le Grand Paris a aussi mis en place ce type de mesure. C'est quelque chose qui est étudié et cela fera partie des arbitrages des élus à l'issue de la concertation.

Question : Je suis président d'une association gérant une épicerie solidaire et possède un utilitaire fonctionnel mais qui serait interdit dans la ZFE. L'association en a besoin pour déplacer la marchandise mais n'a pas les moyens d'en changer. Quelles aides peut-on avoir ?

Réponse : Les aides à destination des entreprises pourront viser les associations avec des salariés. Pour le cas particulier des épiceries solidaires qui ont besoin de faire de la manutention, plusieurs ZFE ont mis en place des dérogations pour les véhicules qui transportent des produits périssables et alimentaires. Pour les dérogations de manière générale, nous bénéficions de l'expérience de ceux passés avant nous, et nous listons les besoins qui apparaissent au fur et à mesure pour qu'elles soient opérationnelles dès la mise en place de la ZFE.

Question : Pour la dérogation concernant les voitures de collection, certains ne pourraient-ils pas voir leur véhicule classé comme véhicule de collection et l'utiliser tous les jours pour rentrer dans la ZFE ?

Réponse : Les véhicules de collection bénéficient de dérogations dans toutes les ZFE en vigueur, mais c'est à l'appréciation des métropoles. Cela concerne peu de véhicules et des véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement. Il est possible que les élus se prononcent en faveur d'une limite en nombre de jours ou de kilomètres autorisés pour ces véhicules, car ils ne sont pas supposés servir au quotidien.

Aides financières

Question : Quel est le montant des aides et le reste à charge ?

Réponse : L'Etat impose la mise en place d'une ZFE aux collectivités mais les laisse entièrement gérer le déploiement. Les aides de l'Etat ne sont pas à la hauteur des besoins : elles ne représentent que 30 % du montant d'un véhicule. Pour les habitants de la métropole, la collectivité complètera ces aides. Elle n'a cependant pas la compétence pour proposer des aides financières pour les personnes résidant hors métropole. Des discussions sont en cours pour que les autres collectivités (département, région et communautés de communes alentour) aident ces foyers.

Cela fait partie des questions qui seront soumises au choix des élus à l'issue de la consultation et qui ne sont pour l'instant pas arrêtées. Des tests sont cependant menés pour évaluer le reste à charge (c'est-à-dire le montant que devra déboursier un foyer, une fois les aides décomptées, pour changer de véhicule) selon le type de véhicule. Les aides vont dépendre du revenu fiscal par part (donc des revenus et du nombre de personnes dans le foyer), du type de véhicule acheté, des aides proposées par l'Etat et de ce qui est fait de l'ancien véhicule. L'Etat, aujourd'hui, peut verser une aide allant jusqu'à 6000 euros pour l'achat d'une voiture. Nous œuvrons pour que le reste à charge supporté par les foyers les plus précaires ne dépasse pas 1000€ (qui est déjà une somme importante pour eux). Des dispositifs comme les micro-crédits seront développés pour aider les foyers qui ne pourraient pas prétendre à un crédit classique. Le contexte de pénurie des véhicules ne joue pas en notre faveur. Bordeaux Métropole souhaite financer et encourager aussi l'achat de véhicules d'occasion.

Question : Un article est paru dans la presse laissant entendre que le président du département était contre ce projet de ZFE. S'engage-t'il tout de même dans le projet ? Est-ce

que les démarches concernant les aides financières entreprises par la métropole ont une chance d'aboutir ?

Réponse : Une discussion est en cours avec le président du département à propos principalement des carences de l'Etat lors de la réalisation du processus et de la potentielle « fabrique à ségrégation sociale » que la ZFE peut engendrer. La métropole travaille à l'harmonisation et la mise en cohérence du projet, tout en restant vigilante afin de trouver le bon accompagnement pour à la fois améliorer la qualité de l'air et ne pas créer de nouvelles injustices sociales.

Rocade

Question : Ce sont les camions qui paraissent polluer le plus sur la rocade. Ce n'est pas une compétence de la métropole d'agir sur ce secteur, mais ne pourrait-il pas y avoir une action conjointe avec l'Etat sur la rocade ?

Réponse : Les camions de trafic internationaux répondent pratiquement tous à des normes EURO strictes et sont plus contrôlés. La rocade n'est effectivement pas dans le périmètre, la question a effectivement été posée. Si la rocade intégrait le périmètre de la ZFE, le trafic de transit se serait reporté sur les petites routes et rues alentour. Sur la rocade, les camions représentent 15% du trafic et occupent 1/3 des voies. La moitié dessert la métropole, l'autre est du trafic international. La solution serait de développer à l'échelle nationale le fret ferroviaire qui se développe déjà dans d'autres pays d'Europe. De plus, l'Etat et Bordeaux Métropole souhaitent mettre en place une modulation des péages existants sur les autoroutes d'accès à Bordeaux pour réguler et désinciter les camions à fréquenter la rocade aux heures de pointe.

Question : Qu'en est-il du projet de grand contournement ?

Réponse : Il ne semble pas que ce soit la solution idéale, pour plusieurs raisons. La création de nouvelles voies provoque un « appel d'air » qui encourage les usagers à emprunter ces voies plutôt que de se reporter sur d'autres moyens de transport. De plus, il faut respecter les préconisations de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Les grandes infrastructures autoroutières artificialisent, ce qui va à l'encontre des objectifs fixés pour préserver l'environnement. Pour finir, avec le grand contournement, la pollution de la ville serait reportée à la campagne, ce qui ne semble pas être juste.

Tissu économique

Question : Bègles est une ville où sont implantées de nombreuses entreprises qui sont alimentées par des camions. Va-t-on demander aux entreprises de se déplacer en périphérie de la ville ?

Réponse : La métropole travaille avec le tissu entrepreneurial présent pour faire avancer ces questions en concertation avec ces acteurs. Dans le cadre du déploiement futur de la ZFE, un travail a été mené avec les représentants des différentes branches d'entreprises pour discuter de leurs enjeux.

Véhicules électriques

Question : Il faut parfois attendre plusieurs heures pour avoir accès à une borne de rechargement pour voiture électrique sur l'espace public. Mon parking n'a pas d'électricité, ce qui serait nécessaire à la mise en place de bornes de recharge. Comment développer l'usage de la voiture électrique dans ces conditions ?

Réponse : Nous allons augmenter la puissance et les capacités quantitatives de recharge électrique. Une augmentation de cette capacité est nécessaire, que ce soit sur l'espace public ou dans l'espace privé. Par exemple, la présence d'une borne électrique sera rendue obligatoire dans les parkings publics comme privés de plus de 20 places. De même, les bailleurs sociaux ont été réunis pour discuter de la nécessité de positionner ces bornes dans leur parc. Les bornes de recharge vont se développer sur le lieu de travail, les parkings de cinéma, théâtre...

Question : Les batteries électriques nécessaires au fonctionnement d'une voiture électrique pèsent plusieurs centaines de kilos, ce qui fait des voitures électriques des véhicules lourds. Le poids d'un véhicule se répercute sur le freinage : C'est pendant le freinage que sont émises certaines microparticules et plus le véhicule est lourd, plus il nécessite des plaquettes de freins performantes. Les voitures électriques sont-elles vraiment la solution ?

Réponse : Les voitures électriques sont une solution parmi d'autres mais la métropole ne souhaite pas encourager le passage au « tout électrique ». Bordeaux Métropole souhaite également encourager les citoyens à emprunter d'autres modes de transport et en développer les moyens. Les véhicules électriques représentent une avancée en termes de polluants car ils ne produisent pas d'oxydes d'azote liés à la combustion, mais ils émettent cependant des particules par l'abrasion liée au freinage, par le frottement des pneus sur la route et par les pneus en eux-mêmes.

Nous constatons effectivement la vente de plus en plus importante de SUV, qui à notre sens sont des véhicules lourds qui n'ont pas leur place en centres urbains et qui émettent beaucoup de particules au freinage. La stratégie des constructeurs français est contestable : ils vendent des SUV parce que plus de marge est possible qu'avec des petits véhicules légers.

Contrôles

Remarque : Je ne fais pas partie de ces foyers qui auront le droit à des aides de la métropole : je suis seule et prenant tout en charge, je n'ai pas les moyens d'acheter une voiture hybride. Je vais me mettre en infraction le temps de pouvoir m'acheter une Crit'Air 1.

Réponse : C'est un risque que vous acceptez de prendre, car les véhicules seront contrôlés grâce à la mise en place par l'Etat de radars. Toutes les entrées ne seront pas contrôlées, cette pratique étant condamnée par la CNIL. Il y aura cependant des contrôles aléatoires et ponctuels de lecture automatique des plaques numérogiques, pouvant mener à une amende de 68 €. L'année 2024 est une année « à blanc » pour permettre aux habitants de s'adapter et de comprendre le système, les contrôles avec sanction seront mis en place à partir de 2025.

Mobilités douces

Question : Le vélo ne coûte rien et est très efficace pour se déplacer en centre urbain et selon une étude récente de l'INSEE, 3 % des automobilistes pourraient se déplacer à vélo à condition de développer le réseau de pistes cyclables et les transports en commun. Ne faudrait-il pas profiter de la ZFE pour questionner notre manière de nous déplacer ?

Réponse : Si l'objectif de la ZFE est d'améliorer la qualité de l'air, l'accompagnement vers des formes alternatives de mobilités est aussi une des priorités de la métropole. La fréquentation des transports en commun, la marche pied ou le vélo sont encouragés par divers moyens, surtout pour parcourir des petites distances. Il existe par exemple des aides à l'achat de vélos à assistance électrique et une réflexion sur leur augmentation peut être menée. Un effort conséquent de développement de transports en commun est fait, avec le développement de l'offre de bus et notamment de 7 lignes de BHNS (bus à haut niveau de service : ligne rapide et à haute fréquence), dont plusieurs qui passeront par Bègles. La métropole travaille au développement des bus urbains autour de la métropole et au développement des parkings-relais. Certains, même situés intra rocade, seront notamment accessibles aux voitures interdites dans la ZFE. Pour finir, il y a aura prochainement l'ouverture d'un réseau de RER métropolitain, qui s'appuie sur le réseau TER (42 gares en gironde) avec un cadencement de 30 minutes pour commencer. Ce moyen de transport sera très rapide et l'abonnement sera couplé avec celui de TBM.

Question : A quel prix et quand arrivera le RER métropolitain ?

Réponse : Les premières lignes de RER métropolitains devraient être mises en service à la fin de l'année 2023.

Question : Les transports en commun sont payants et assez chers. La gratuité n'est pas envisagée par la métropole, comment alors envisager cette ZFE sans précariser certains d'entre nous ?

Réponse : La tarification solidaire a été mise en place récemment. Elle propose la gratuité à certaines personnes en fonction de leur revenu, une prise en charge à 70%, 50% etc. Il n'y a pas de distinction entre les abonnés métropolitains et les non-métropolitains, tout le territoire a accès à cette tarification solidaire.

Question : Les pistes cyclables sont illisibles et dangereuses, qu'est-il prévu pour encourager la pratique du vélo ?

Réponse : Il faut faire plus, c'est pour cela que la métropole essaye d'être ambitieuse. Il y a par exemple le projet de développement du réseau express vélo (200 km de pistes cyclables de grande qualité et sécurisée, continues et lisibles qui mesurent 3 mètres de large) qui a déjà commencé.

Autres

Question : Pourquoi le Crit'Air est-il fondé uniquement sur l'année et pas sur la technologie ?

Réponse : Les constructeurs automobiles devaient et doivent toujours répondre à un certain nombre de normes, notamment européennes. Ces normes ont été rendues de plus en plus exigeantes au fil des années. En fonction de l'année du véhicule, il est possible d'estimer la

pollution d'un véhicule lié à sa technologie. Par ailleurs, le contrôle technique ne permet de déterminer que si les polluants émis par la voiture sont cohérents avec la norme à ce moment-là. On ne peut donc pas se fier aux résultats du contrôle technique pour déterminer si le véhicule est polluant de manière générale.

Question : Est-on obligés de mettre en place la ZFE dès 2024 pour la pédagogie et définitivement en 2025 ?

Réponse : Selon la loi en vigueur, la mise en place de la ZFE est obligatoire à Bordeaux au 1^{er} janvier 2025.