



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

Compte rendu de la Réunion publique

Pessac, le 20 février 2023

Introduction.

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants de Pessac de 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 centaine de participants.

La réunion a commencé par un mot de Monsieur Franck Raynal, maire de Pessac.

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, celles-ci ont été regroupées par thématiques et retranscrites dans un style journalistique.

Aides financières, accès aux aides, problématiques de changement de véhicule

Question : A-t-on une idée du montant total des aides apportées par la Métropole sur le projet de ZFE ?

Réponse : Sur la durée de vie de la ZFE-m pour les remplacements des véhicules, on estime le cout à environ 40 millions d'euros d'aides (complémentaires à celles de l'Etat), afin d'avoir un système d'aides le plus adapté aux réalités financières de chacun.

Question : J'utilise depuis 2003 une voiture de 2001 dont la carte grise est au nom et à l'adresse de ma mère (dans le Lot-et-Garonne). Est-il possible de recevoir des aides pour changer un véhicule dont la carte grise n'est pas à notre nom ?

Réponse : Nous ne sommes pas encore à l'étape de l'instruction des demandes d'aides, mais il semble que pour pouvoir bénéficier des aides, il faut pouvoir justifier que l'on se sépare d'un véhicule Crit'Air 3 ou plus. Il semble difficile d'effectuer cette démarche sur une carte grise qui n'est pas à son nom, et un véhicule qui n'est pas immatriculé sur la Métropole ne pourra pas faire l'objet d'aides de la Métropole.

Question : Est-ce que les aides de l'Etat sont disponibles lorsqu'on achète un véhicule d'occasion à un particulier ?

Réponse : Sous réserve d'éligibilité du véhicule, les aides sont disponibles pour l'achat d'un véhicule d'occasion entre particuliers.

Les autres sources de pollution hors voitures particulières : circulation sur la rocade, camions, avions....

Question : Pourquoi la rocade n'est-elle pas concernée par la ZFE-m ?

Réponse : La rocade relève de la compétence de l'Etat, et la métropole n'a pas de droit d'agir. Néanmoins, Bordeaux Métropole et l'ensemble des collectivités concernées portent cette réflexion au niveau national grâce à l'association France urbaine. C'est un sujet connu, on sait que cela pose un problème de cohérence sur le territoire. Cependant, les études montrent que si jamais nous interdisions les véhicules polluants sur la rocade, ces véhicules se déporteraient sur des voies non adaptées et causeraient des problèmes de pollution bien supérieurs, avec des nuisances très importantes sur les axes secondaires. Par ailleurs, plus de 50% des véhicules qui circulent sur la rocade empruntent un itinéraire qui traverse l'intrarocade, donc la ZFE aura un effet, une amélioration aux abords mêmes de la rocade.

Remarque : Le Parlement européen vient de voter la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035... Or, avec la ZFE-m, des sommes importantes vont être dépensées pour changer des véhicules qui de toute façon sont voués à disparaître. La rocade est le premier pollueur, il y a des transports routiers qui ne font que traverser la rocade et ne s'arrêtent pas, et qui continueront à le faire. Ne serait-il pas mieux de dépenser tout cet argent pour investir dans le ferroutage et améliorer l'impact du transport des camions sur la qualité de l'air ?

Réponse : Le ferroutage fait partie des compétences de l'Etat et de la Région. Celle-ci est impliquée pour développer le ferroutage à l'échelle régionale. Cela fait partie des solutions encouragées par les pouvoirs publics car permettant d'avoir un impact sur la qualité de l'air et la réduction des flux de camions. Une réflexion est aussi en cours pour développer les transports de marchandise par la voie fluviale.

A partir de 2035, les véhicules thermiques ne seront effectivement plus commercialisés, ce qui implique qu'à terme les véhicules thermiques ne seront plus utilisés et seront remplacés progressivement par des véhicules électriques. La ZFE-m est un dispositif pour améliorer la qualité de l'air qui a été pensé dans ses grandes lignes par l'Etat, et qui, à travers le système d'aides proposé, facilite l'achat d'un véhicule neuf électrique. Si ce dispositif avait été pensé avec les élus locaux, l'accent aurait été mis sur la possibilité de changer simplement la motorisation d'un véhicule (via le retrofit), ce qui permet d'honorer les objectifs d'amélioration de qualité de l'air tout en évitant la production de nouveaux véhicules.

Aujourd'hui c'est bien dans le cadre déterminé par l'Etat que la métropole doit travailler, même si elle essaie d'encourager les solutions alternatives.

Question : Avez-vous une idée du moment où l'on va appliquer des restrictions aux camions qui circulent sur la rocade ?

Réponse : Le projet de ZFE-m ne permet pas d'agir spécifiquement sur les poids-lourds et la rocade, mais c'est un sujet sur lequel la métropole travaille. Ce qu'on observe cependant aujourd'hui c'est que le trafic de transit de poids lourds est majoritairement composé d'entreprises spécialisées qui font de longs trajets et sont obligées de renouveler régulièrement leur flotte de véhicules. Les camions sont aux normes les plus récentes, il s'agit pour la plupart de poids lourds diesel Crit'Air 2.

Question : La réduction estimée des émissions liées à l'interdiction des Crit'Air 3 est d'environ 20%, pourquoi ne pas aller plus vite sur l'interdiction des véhicules polluants ? Pourquoi ne pas mettre en place des mesures sur la rocade pour avoir des effets supérieurs ?

Réponse : L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 permet de réduire la pollution de façon significative mais représente une contrainte importante pour de nombreux usagers, avec une problématique d'acceptabilité, c'est pourquoi la métropole souhaite prendre le temps d'accompagner ses citoyens. Par ailleurs, la réduction de 20% des émissions de polluants dans les zones où celles-ci se concentrent (rocade, boulevards, grands axes...) peut déjà avoir des effets sur la santé des personnes fréquentant ces zones. La métropole mène des études avec l'Observatoire Régional de la Santé afin d'étudier les impacts de ces mesures.

Question : Qu'allez-vous faire concernant la pollution émise par les paquebots ? Par les avions ?

Réponse : Sur les avions et les paquebots, il s'agit d'une compétence qui dépasse la métropole, il y a un lobby important des métropoles impactées par les ZFE pour mettre en place des stratégies cohérentes. L'Etat est en cours de réflexion pour déployer des ZFE maritimes par exemple.

Transports en commun et mobilités alternatives

Remarque : Le parking relais (P+R) Unitec est hors d'utilisation depuis deux ans car il est occupé par les gens du voyage.

Réponse : Cette information est notée par Bordeaux Métropole. Le maire de Pessac précise que les lieux ont été évacués et que des travaux sont en cours pour le rouvrir.

Question : Quels sont les plafonds de pollution maximum pour les véhicules éligibles aux aides ?

Réponse : Les plafonds de CO₂ définis pour l'attribution des aides dépendent de la typologie des véhicules, ils sont définis par l'Etat. Le seuil est à l'heure actuelle d'environ 130g/km, les informations plus précises sont consultables au lien suivant (site du gouvernement) : <https://www.primealaconversion.gouv.fr/>. L'Etat fait évoluer en fonction du contexte la prime à la conversion et le bonus écologique, il est possible que la métropole suive ce principe.

Remarque : On nous a dit que le réseau de transports urbain allait évoluer, c'est souhaitable car la place de la voiture s'est imposée à Bordeaux au cours de la deuxième moitié du XXème siècle au détriment des transports en commun (TC). Nous avons un système de TC essentiellement en étoile, il faut insister sur les transports circulaires et leur fréquence.

Réponse : Une réflexion est effectivement menée autour des transports en commun, la délégation de services publics a changé récemment ce qui permet de travailler sur l'augmentation du nombre de lignes, les étendre et travailler aussi au niveau des fréquences. C'est un sujet qui est pris en compte et pour lequel des infrastructures se développent, il y a un décalage de fait entre la croissance de la métropole et le dimensionnement actuel des infrastructures de transport.

Question : 80% des parcs relais de la métropole sont intrarocade, il a été dit que ceux-ci resteront accessibles. Comment ces accès seront-ils contrôlés pour éviter que les gens détournent le système en disant qu'ils se rendent en parc relais intrarocade ?

Réponse : Les élus vont arbitrer sur une mesure consistant à laisser les voies d'accès aux parkings relais qui sont dans un rayon de deux kilomètres d'un point d'accès de la rocade sans contrôle, pour que l'on puisse s'y rendre même avec un véhicule normalement interdit dans la zone. Les modalités exactes de mise en œuvre de cette mesure seront arbitrées prochainement.

Question : Pourquoi ne pas rendre gratuits les transports en commun ?

Réponse : Bordeaux Métropole ne s'oriente pas vers une gratuité durable, mais a mis en place la tarification solidaire, qui vise à réduire le coût des transports en commun en fonction des revenus de chacun.

Remarque : Une participante signifie sa volonté d'utiliser les mobilités alternatives mais signale qu'à titre personnel, le vol de son vélo l'empêche de pouvoir se déplacer ainsi et que la sécurité sur cet aspect nécessite d'être renforcée.

Les contraintes de mobilité recensées par les usagers

Questions : Je suis artisan et j'habite hors métropole. J'ai 4 enfants dont deux étudiantes qui ont récupéré les voitures Crit'Air 3 de leurs grands-mères. Comment peuvent-elles accéder à l'université depuis Cestas ? De plus, tous les hôpitaux sont intra rocade, comment aller aux urgences si l'on a un véhicule interdit ?

Réponse : L'interdiction des Crit'Air 3 n'est pas immédiate. Pour les cas d'usages réguliers, dans lequel il n'y a pas d'alternatives à la voiture, des solutions financières seront disponibles pour aider ces personnes, en fonction de leur revenu et pour faire en sorte que le reste à charge soit très faible. La métropole viendra ainsi compléter les aides de l'Etat (qui restent insuffisantes aujourd'hui puisqu'elles couvrent environ 25% du coût d'un nouveau véhicule).

Pour l'accès aux soins, il s'agit d'une problématique très importante, sur laquelle nous étudions les retours d'expériences des métropoles qui ont mis en place une ZFE-m avant la nôtre. L'idée serait de proposer un pass dérogatoire avec un nombre d'accès autorisés dans l'année, qu'il faudra déclarer dans les 15min qui précèdent le déplacement, ce qui est la solution la plus faisable pour éviter le contrôle semi-automatisé.

Remarques : Plusieurs participants font remarquer qu'il n'est pas possible pour une partie des citoyens (retraités, foyers aux revenus modestes, foyers aux revenus moyens qui ne bénéficient pas d'aides) d'acheter un véhicule à l'heure actuelle. Ils regrettent que les constructeurs augmentent le prix des voitures en fonction des primes disponibles et signalent que la contraction d'un prêt pour changer de voiture constitue une contrainte importante.

Réponse : Les élus de la métropole ont conscience des difficultés dans lesquelles vont se trouver certains usagers et de nombreuses personnes qui n'ont pas de solutions alternatives pour se déplacer. Le système d'aides que la métropole développe cherche à réduire au minimum le reste à charge, en fonction des revenus de chacun. Les aides disponibles de l'Etat seront complétées par les aides de la métropole, pour un reste à charge proche de 0€ dans certaines situations.

En parallèle, pour réduire la congestion urbaine et répondre à l'enjeu climatique de réduction des gaz à effet de serre, la métropole a mis en place un schéma des mobilités. Celui-ci doit permettre de réduire la part de la voiture dans les mobilités de 50% à 33%, en développant des alternatives : transports en commun, bus express, RER métropolitain, voies cyclables, P+R. Dans les métropoles, plus de 50% des trajets font 3km ou moins et pourraient être effectués par d'autres modes de transports.

Question : Je suis amenée à me déplacer pour rendre visite à des personnes âgées et handicapées. Comment faire avec la mise en place de la ZFE ?

Réponse : Pour les visites occasionnelles, il sera proposé de mettre en place un « pass ZFE », qui permettra de pénétrer dans la ZFE-m avec un véhicule y étant normalement interdit. Le nombre d'autorisations n'est cependant pas déterminé : ce qui apparaît c'est que quand on s'y déplace une fois par semaine, cela ne relève pas de l'occasionnel.

Question : J'habite Pessac, j'ai un camping-car de plus de 20 ans et j'ai 3km à faire pour atteindre la rocade.

Réponse : Pour ce genre de déplacement qui semble occasionnel, le recours au « pass » semble la solution la plus adaptée.

Les caractéristiques des véhicules autorisés et interdits (type de véhicule, Crit'Air, motorisation...)

Question : Concernant la définition des vignettes Crit'Air, plusieurs années vont passer avant la mise en place de la ZFE. Des véhicules qui sont actuellement classés dans une catégorie seront alors beaucoup plus vieillissants. Vont-ils changer de catégorie ?

Réponse : La classification des Crit'Air ne change pas, ce n'est pas prévu par l'Etat. La classification est basée sur les normes européennes d'émissions de polluants : on estime par exemple qu'un véhicule Crit'Air 1 essence émet 7 fois moins d'oxydes d'azote qu'un Crit'Air 4 diesel.

Question : Des informations circulent sur le fait que les véhicules utilitaires légers (VUL) ne seraient pas concernés par la ZFE-m... Est-ce vrai ? Qu'en est-il des véhicules de collection ?

Réponse : Les véhicules utilitaires légers (VUL) seront concernés par la ZFE au même titre que les autres véhicules. Concernant les VUL des entreprises et des professionnels, la métropole est en cours de définition d'un dispositif d'aides qui soit adapté à ces problématiques de déplacement. Elle souhaite aussi encourager la solution duetrofit avec un accompagnement financier important, puisque c'est la solution qui apparaît la plus écologique (le retrofit permet de changer le moteur d'un véhicule sans changer de véhicule). C'est un sujet sur lequel la métropole fait un lobby important auprès de l'Etat pour faciliter les homologations et enlever les barrières réglementaires.

Pour les véhicules de collection, il semble que les autres métropoles ont choisi de leur octroyer une dérogation étant donné la faible incidence de leur circulation sur la pollution de l'air. Ce sujet sera arbitré par les élus.

Les caractéristiques de la ZFE (périmètre, calendrier d'application, contrôle...)

Question : Quand y aura-t-il un calendrier fiable ? Jusqu'à quand les Crit'air 1 vont-ils pouvoir rouler ?

Réponse : Nous effectuons toutes les réunions de consultations publiques prévues jusqu'à la fin mars. Les décisions seront ensuite prises par les élus métropolitains et les caractéristiques de la ZFE seront votées à la métropole en septembre.

Les véhicules Crit'Air 1 ne seront pas concernés par des restrictions. Par ailleurs, la métropole souhaite déterminer une date d'interdiction des Crit'Air 2 pour donner de la lisibilité aux usagers et permettre à tous de renouveler leur flotte en ayant une idée des véhicules qui pourront être utilisés sur le long terme.

Question : Pourquoi ne pas arrêter le périmètre aux boulevards ? Le périmètre implique toute la métropole pour un problème qui ne nous intéresse pas beaucoup à Pessac.

Réponse : La ZFE doit concerner plus de 50% de la population donc il n'est pas possible d'appliquer celle-ci qu'à un périmètre intra-boulevards. Utiliser la rocade comme périmètre permet que celui-ci soit lisible, facilement identifiable, avec des alternatives pour les usagers (P+R, TC...). Pour les personnes à l'extérieur de la rocade mais dans la métropole, il y a en effet moins de solutions alternatives.

Question : Comment la ZFE-m sera contrôlée ? Y aura-t-il un dispositif de flash automatique dans toutes les rues ? Comment seront traitées les données ?

Réponse : L'Etat va mettre à disposition des territoires un système de contrôle semi automatisé à partir de 2025, sur lequel nous n'avons pas encore toutes les informations. Ces radars seraient localisés à différents endroits mais ne pourraient pas contrôler tous les véhicules, ce serait de l'ordre de 15 à 30% des véhicules sur 24H de circulation.

Les véhicules électriques, hybrides et leur recharge

Remarque : Un participant émet plusieurs critiques sur les véhicules électriques : ils ne sont pas écologiques par la fabrication des piles, leurs composants et leur élimination en fin de vie. Dans un contexte énergétique déjà tendu, le passage à la voiture électrique pose aussi la question de l'approvisionnement de ces véhicules. Enfin, ces véhicules ont une autonomie bien inférieure à celle affichée par les constructeurs.

Réponse : La métropole ne souhaite effectivement pas encourager le passage du tout thermique au tout électrique, du fait des problèmes liés à la fabrication des véhicules, les métaux rares et l'épuisement des ressources naturelles. Ce n'est pas une solution ultime et c'est pourquoi Bordeaux Métropole souhaite travailler pour réduire l'usage de la voiture qui représenterait une solution plus pérenne à ces problèmes. La ZFE-m en tant que tel n'a pas pour objectif de réduire le nombre de voitures en circulation, mais la métropole y œuvre via sa politique de mobilité. Pour réduire l'impact des déplacements sur les enjeux environnementaux, la métropole souhaite aussi encourager la mise en place du rétrofit, qui permet de changer le moteur d'un véhicule et donc en réduire ses émissions, et qui représente une solution moins impactante que le changement complet d'un véhicule.

Question : Je possède un véhicule électrique depuis 7 ans, mais son autonomie reste insuffisante pour des trajets conséquents (par ex. Bordeaux-Toulouse). J'aimerais attirer votre

attention sur le prix de revient des véhicules électriques. J'ai dû vendre deux véhicules thermiques pour pouvoir acheter un véhicule électrique, malgré les aides. Avec l'augmentation du coût de l'énergie, les trajets en véhicule électrique peuvent maintenant revenir plus cher qu'avec un véhicule thermique. Qu'est ce qui nous garantit les prix concernant l'énergie consommée sur les bornes de recharge, qui sont des concessions de sociétés privées et possèdent une facturation différente d'une borne à une autre (en fonction de la puissance et vitesse de chargement) ?

Réponse : La métropole prend bonne note de ce retour d'expérience. Le coût de l'énergie dépend de facteurs en dehors du champ d'actions de la métropole mais celle-ci a bien conscience du besoin d'améliorer l'offre publique existante. Des travaux sont prévus pour remplacer les bornes publiques (anciennes bornes Bluecub) afin de les doter de bornes adaptées et rapides pour les personnes ayant des véhicules électriques.

Question : Les véhicules hybrides consomment beaucoup lorsqu'ils utilisent du gazole ou de l'essence, comment les contrôler en conséquence ?

Réponse : Il n'est pas possible de distinguer les cas de figure entre un véhicule roulant beaucoup en alimentation électrique ou en alimentation thermique. Sur ce point, il n'y a pas d'autres alternatives pour la collectivité que de se conformer aux outils de la classification Crit'Air. De la même façon, la taille et le poids d'un véhicule ne sont pas pris en compte dans l'impact alors que ces variables ont des conséquences sur la consommation d'un véhicule.

Autres questions

Remarque : Les gens qui habitent au cœur de Bordeaux ont les moyens d'y acheter une maison et d'acheter un véhicule Crit'Air 1. La ZFE-m ne risque-t-elle pas d'encourager la fracture sociale et territoriale ?

Réponse : La répartition des personnes possédant des véhicules récents (Crit'Air 1 et 2) à Bordeaux est sensiblement la même qu'à Pessac, à peine plus favorable. Il n'y a donc pas de grande disparité entre ces deux communes et les habitants sont concernés dans les mêmes proportions.

Complément apporté par un participant : Le taux de pauvreté est plus important à Bordeaux (env.17%) qu'à Pessac (env.14%).

Question : Avez-vous des données sur le taux d'adhésion de la population de la métropole sur cette mesure ?

Réponse : Un sondage Ifop a été mené au début de la consultation auprès de 1000 personnes résidant sur la métropole et 1000 personnes résidant dans le bassin de vie proche. Il a été constaté qu'une majorité du public à l'époque ne connaissait pas le dispositif de Zone à faibles émissions – mobilité mais qu'après une explication succincte, jusqu'à 65% des usagers se prononçaient en faveur de sa mise en place. Le sondage Ifop est disponible sur le site de la Métropole au lien suivant : [Mise en place d'une ZFE : les premiers enseignements de l'étude menée par l'IFOP - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](https://www.bordeaux-metropole.fr/actualites/2020/09/16/mise-en-place-d-une-zfe-les-premiers-enseignements-de-l-etude-menee-par-l-ifop-bordeaux-metropole)

Un deuxième sondage sur le sujet est prévu à l'issue de la phase de consultation du public.

Remarque : Un participant a souhaité s'exprimer sur l'opportunité du projet et de la réunion, et sur la méthode employée pour déployer les ZFE-m, qui remet en cause selon lui la légitimité des pouvoirs publics.