

La Zone à Faibles Émissions Mobilité

Chiffres clés et enjeux
socio-économiques pour
l'agglomération bordelaise
et la Gironde

rapport

Mai 2024



1	Le parc de véhicules	p.4
2	Les ménages et la ZFE	p.13
3	Les entreprises et la ZFE	p.14
4	SYNTHÈSE	p.19
	Annexes	p.20

La Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) de Bordeaux Métropole vise à permettre l'amélioration de la qualité de l'air, en restreignant la circulation des véhicules identifiés comme étant non classés dans le classement Crit'Air, sur le périmètre de l'intra-rocade, à compter du 1er janvier 2025. Cette mesure s'appliquera sans distinction de catégories de véhicules (véhicules particuliers, véhicules utilitaires, poids-lourds, deux-roues motorisés).

Ce document vise à identifier les enjeux sociaux et économiques de la ZFE-m, à l'échelle de Bordeaux Métropole et de la Gironde.

L'étude identifie les enjeux et chiffres clés relatifs aux véhicules, ménages et activités économiques qui seront directement concernés par la mise en place de cette interdiction de circulation. Elle se base tant sur les données disponibles sur le parc de véhicules et les pratiques de mobilité des habitants, que sur les différentes consultations du monde économique, réalisées par Bordeaux Métropole, la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.

Plusieurs mesures visent à accélérer l'évolution du parc de véhicules ou à permettre aux particuliers et aux entreprises de s'adapter à la ZFE : aides financières au changement de véhicule, dérogations locales temporaires et exemptions nationales pour fréquenter la ZFE avec un véhicule non classé (selon des critères précis), développement des alternatives à la voiture individuelle (actions du Schéma des Mobilités de Bordeaux Métropole, déploiement progressif de lignes de cars express et du RER métropolitain...), afin que la mise en place de la ZFE soit également une opportunité pour accélérer la transition vers d'autres modes de déplacement sur la voiture individuelle, et de participer à l'objectif de décarboner nos déplacements.

PARTIE 1 Le parc de véhicules

1 Le parc de véhicules automobiles en circulation

Le parc actuel

Au 1^{er} janvier 2023, plus de 989 000 voitures sont en circulation en Gironde dont 428 000 sur Bordeaux Métropole et 561 000 hors métropole.

Parmi elles, 3 % sont Crit'Air NC sur l'ensemble du département, soit près de 27 000 véhicules et 2 % sur la métropole, soit 8 400 véhicules.

Les données les plus récentes disponibles sont datées de 2023 (actualisation annuelle). Elles correspondent à l'état du parc de véhicules au 1^{er} janvier 2023. Les résultats 2024 qui paraîtront ultérieurement dans la deuxième partie de l'année 2024 correspondront à l'état du parc au 1^{er} janvier 2024

2023	GIRONDE		BORDEAUX MÉTROPOLE	
Crit'Air 	16 558	2 %	6 986	2 %
Crit'Air 	314 637	32 %	160 488	37 %
Crit'Air 	354 779	36 %	145 737	34 %
Crit'Air 	200 717	20 %	81 261	19 %
Crit'Air 	61 405	6 %	21 210	5 %
Crit'Air 	14 008	1 %	3 917	1 %
Non Classé 	26 975	3 %	8 413	2 %
Inconnu 	10	0 %	3	0 %
Total général	989 092	100 %	428 015	100 %

Source RSVERO (répertoire statistique des véhicules routiers)

Répartition géographique

La répartition des véhicules non classés diffère fortement selon les communes.

En Gironde, la répartition de ces véhicules reflète la répartition de la population : ils sont les plus nombreux au sein de Bordeaux Métropole, sur le pourtour de Bassin d'Arcachon et dans quelques communes peuplées (Libourne, Langon...).

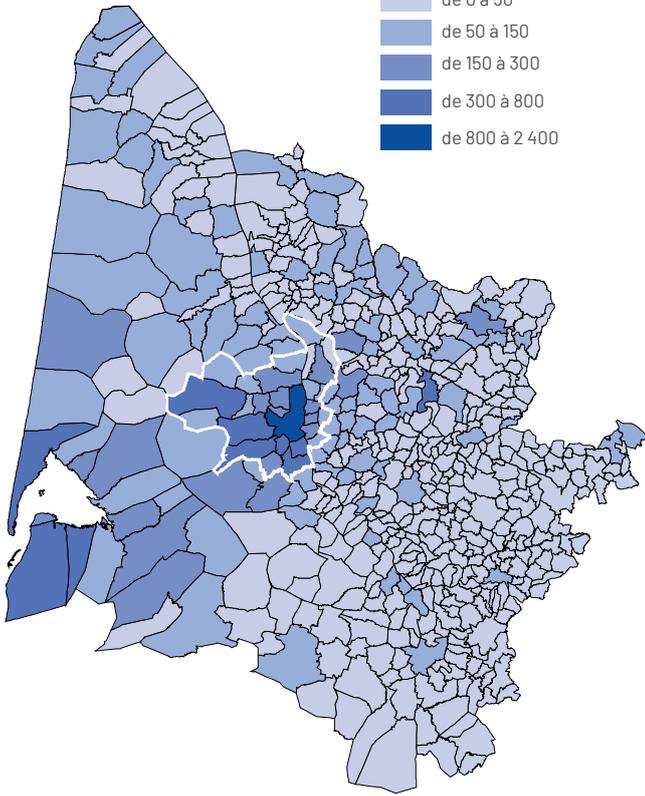
La carte de la proportion de véhicules NC par commune reflète davantage la géographie sociale : les communes où le taux (et non le nombre) de véhicules NC est le plus fort sont situées dans l'est, le sud et le nord-ouest du département.

À l'échelle de Bordeaux Métropole, les communes regroupant le plus de voitures NC sont les plus peuplées (Bordeaux, Mérignac et Pessac), Bordeaux étant la commune de Gironde avec le plus de véhicules NC : près de 2 400 véhicules dans cette seule commune.

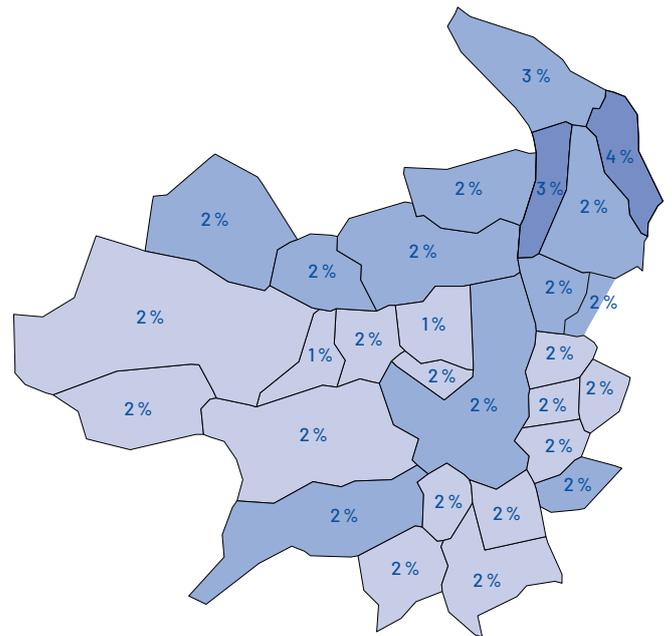
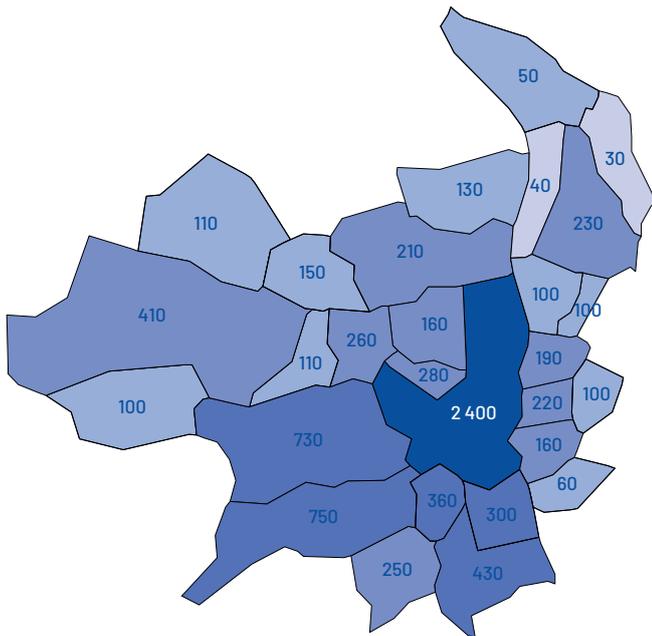
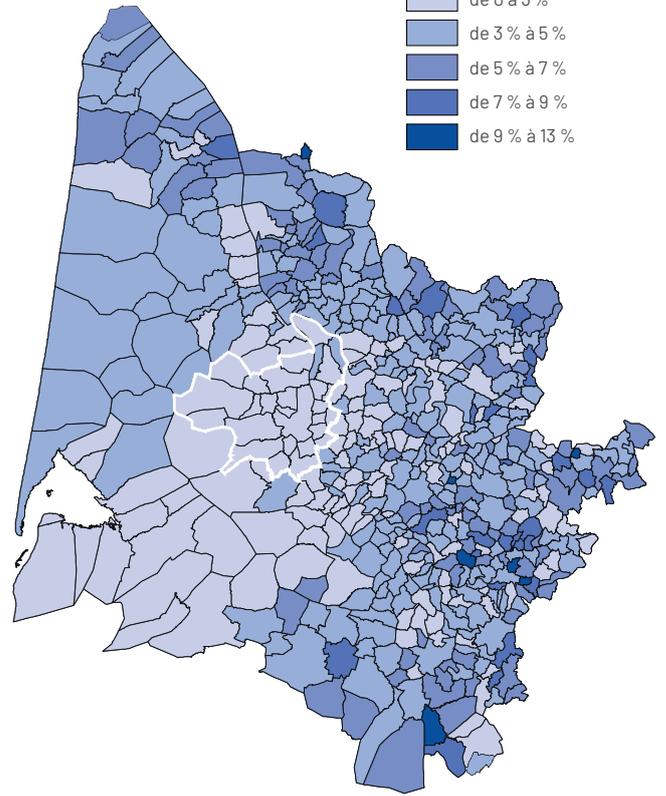
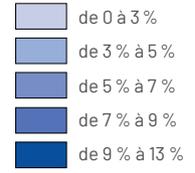
Si l'on observe la proportion par commune, les taux sont néanmoins très faibles et ne dépassent jamais 4 % (Saint-Vincent-de-Paul)

Le parc en circulation au 1^{er} janvier 2023

Nombre de VP Crit'Air 



Part de VP Crit'Air 

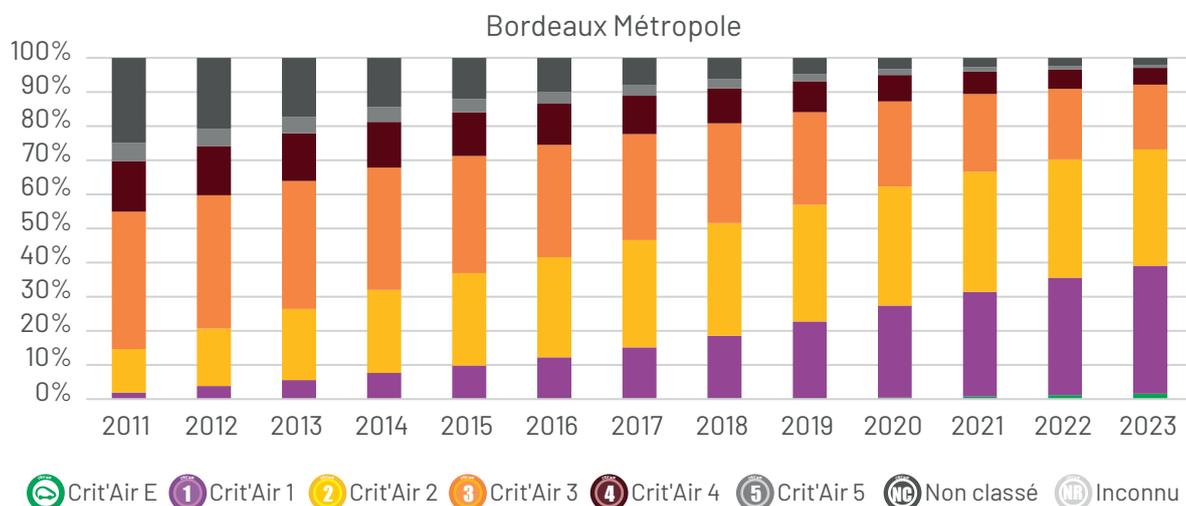
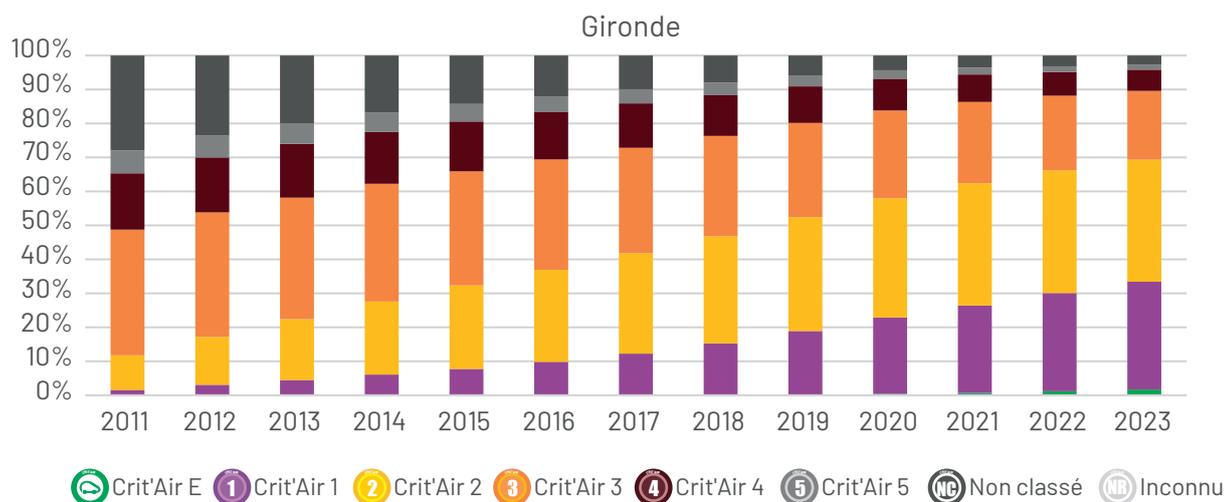
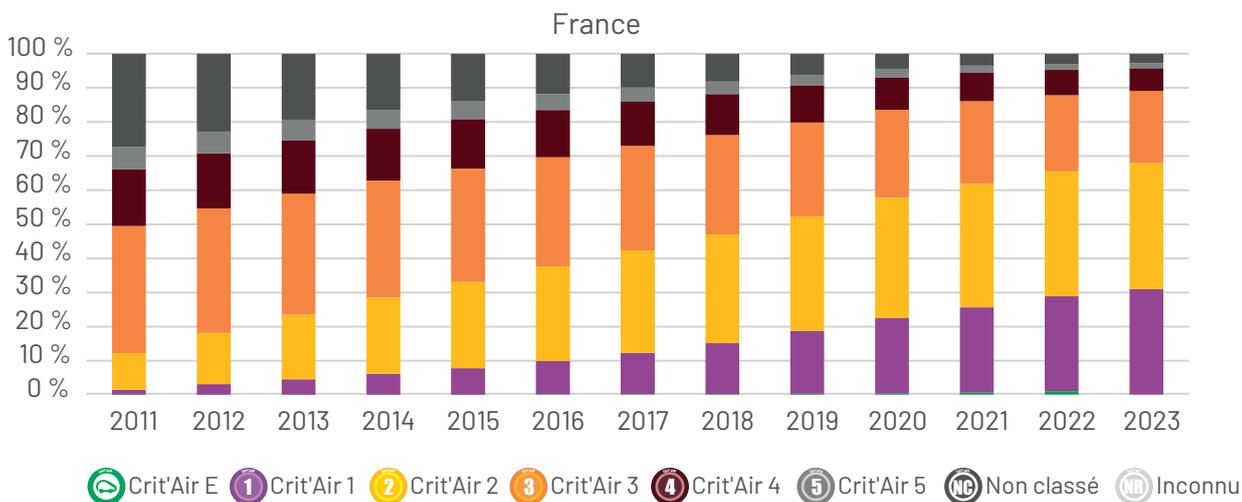


Évolution du parc automobile 2011-2022

Avec 3 % de véhicules classés non classés, le parc de véhicules automobiles girondins de 2023 est proche de la moyenne nationale, de même que sa trajectoire entre 2011 et 2023.

La tendance à une part plus faible de véhicules polluants à Bordeaux Métropole qu'en Gironde se vérifie également sur cette même période.

Évolution du parc automobile



2 Le parc des deux-roues ou trois roues motorisés

Note méthodologique :

La nomenclature Crit'Air des deux-roues motorisés n'est pas la même que celle des véhicules légers :

<https://www.certificat-air.gouv.fr/foire-aux-questions?question=tableau-classification-2-roues>

La vignette Crit'Air 5 n'existe pas. Par ailleurs, l'enquête EMC2 fournit l'année de la 1^{re} mise en circulation, mais pas le mois. La limite entre Crit'Air 4 et Crit'Air 3 étant au 1^{er} juillet 2004, il a été décidé de catégoriser la totalité des deux-roues immatriculés en 2004 en Crit'Air 4.

La Gironde compte 86 000 deux (ou trois)-roues motorisés. Les deux tiers sont des motos et un tiers des scooters.

Un quart d'entre eux ont des moteurs à deux temps.

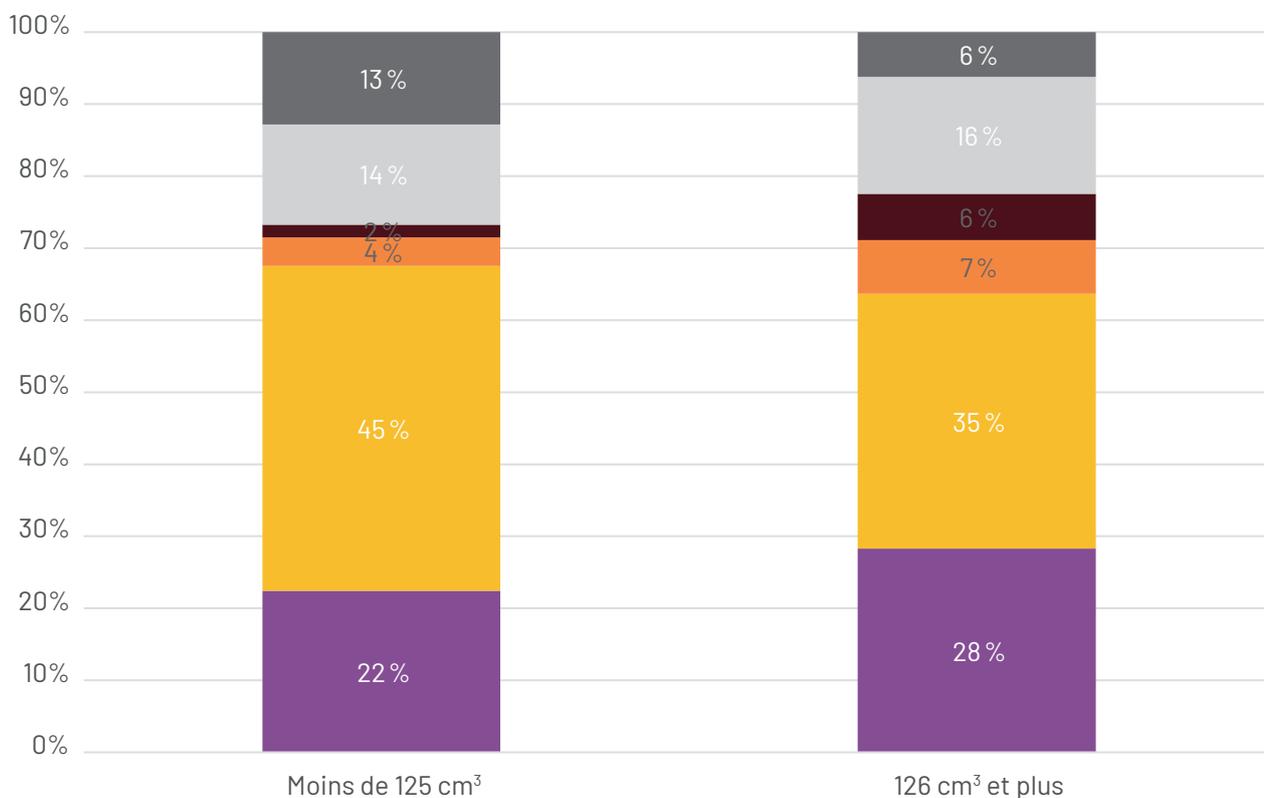
10 % sont des moins de 50 cm³, 30 % entre 50 et 125 cm³, 30 % entre 126 et 750 cm³ et 25 % sont supérieurs, 4 % sont non renseignés. Les 2RM électriques sont quasiment inexistantes. La part de moins de 50 cm³ est légèrement plus importante hors métropole (18 %) au détriment des 251 à 750 cm³.

38 % sont domiciliés sur BM Rive-gauche, 6 % sur BM Rive-droite, 24 % dans l'Ouest Gironde, 28 % dans l'Est-Gironde et 4 % dans le Nord Gironde.

60 % d'entre eux sont de Crit'Air 1 ou 2. 8 % sont de Crit'Air 4 et 16 % de Crit'Air NC.

	Bordeaux Métropole	Reste Gironde	Ensemble
Cyclomoteur	3 %	4 %	3 %
Scooter	35 %	32 %	33 %
Moto	61 %	63 %	62 %
3 roues motorisés	1 %	1 %	1 %

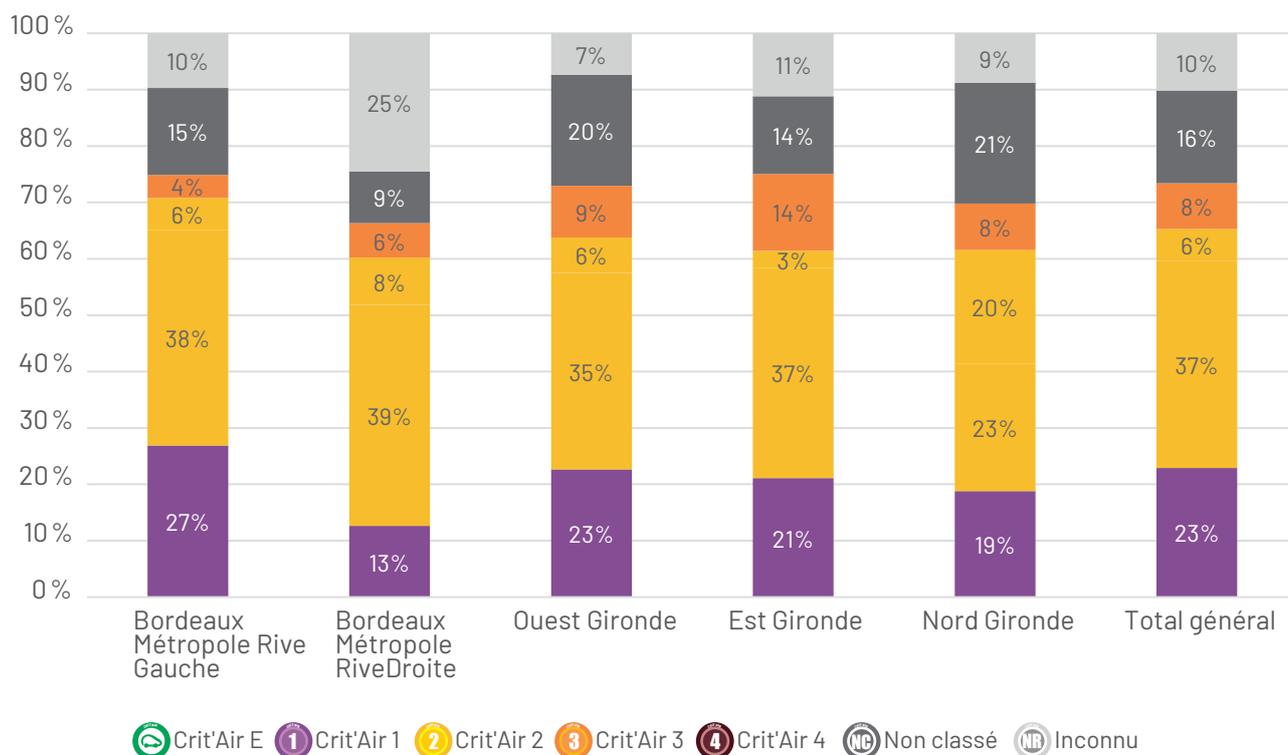
Composition du parc de 2RM girondin



Crit'Air E
 Crit'Air 1
 Crit'Air 2
 Crit'Air 3
 Crit'Air 4
 Non classé
 Inconnu

1. Ces données sont issues de l'EMC2 2021. Les deux roues motorisées ne sont pas comptabilisées dans la base des immatriculations, car celles-ci sont croisées avec les données de contrôle technique.

Composition du parc de 2RM girondin (EMC 2021)



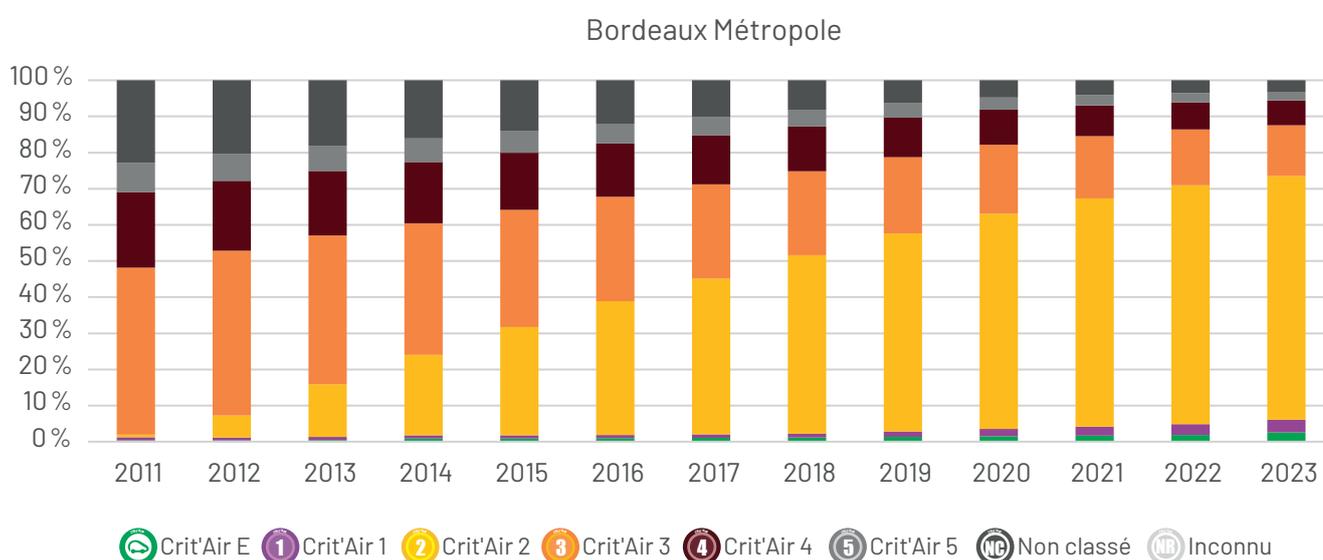
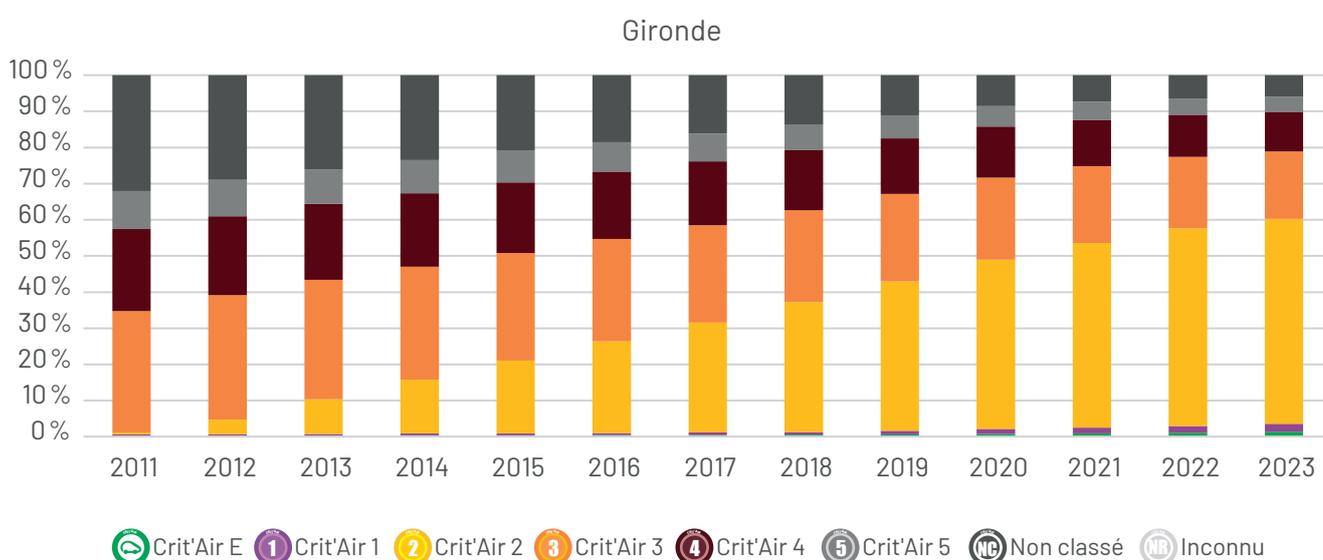
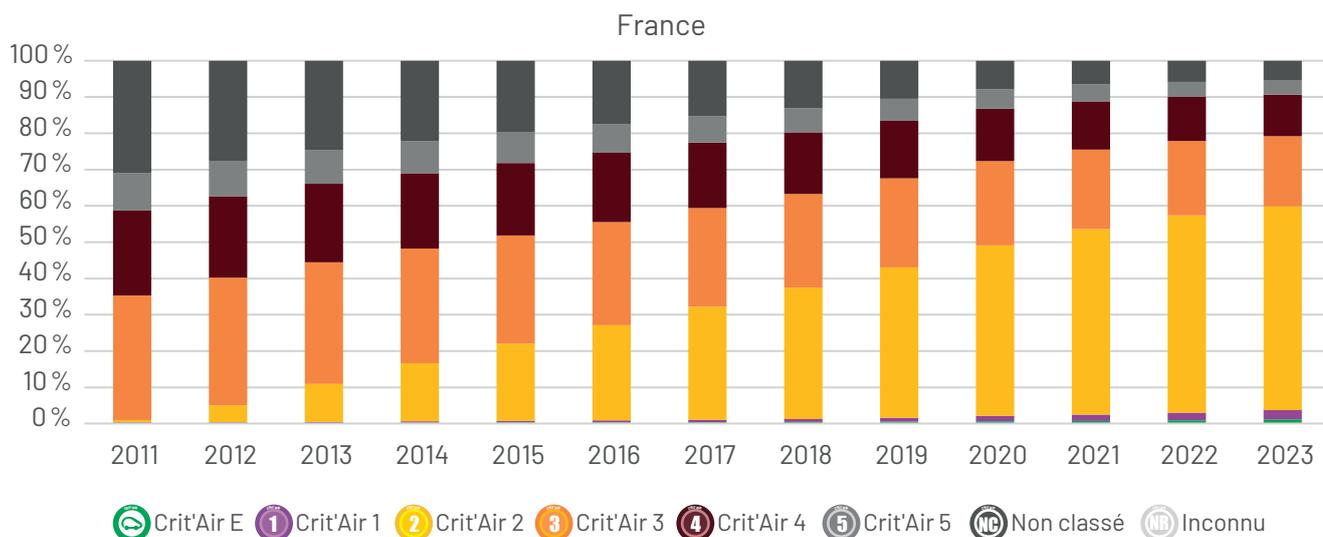
3 Le parc de véhicules utilitaires légers

La Gironde compte près de 168 600 VUL, dont 6 % sont de catégorie NC, ce qui est conforme à la moyenne nationale. 39 % des VUL GIRONDINS sont immatriculés dans une commune de Bordeaux Métropole.

Les VUL métropolitains sont globalement moins polluants : seuls 3 % sont de catégories NC.

Le parc de véhicules utilitaires légers est en moyenne plus ancien que celui des véhicules particuliers : la part de Crit'Air NC s'élève en Gironde à 3 % pour les voitures contre 6 % pour les VUL. L'écart se resserre dans la métropole : 2 % pour les voitures contre 3 % pour les VUL.

Évolution du parc de véhicules utilitaires légers



4 Les poids lourds

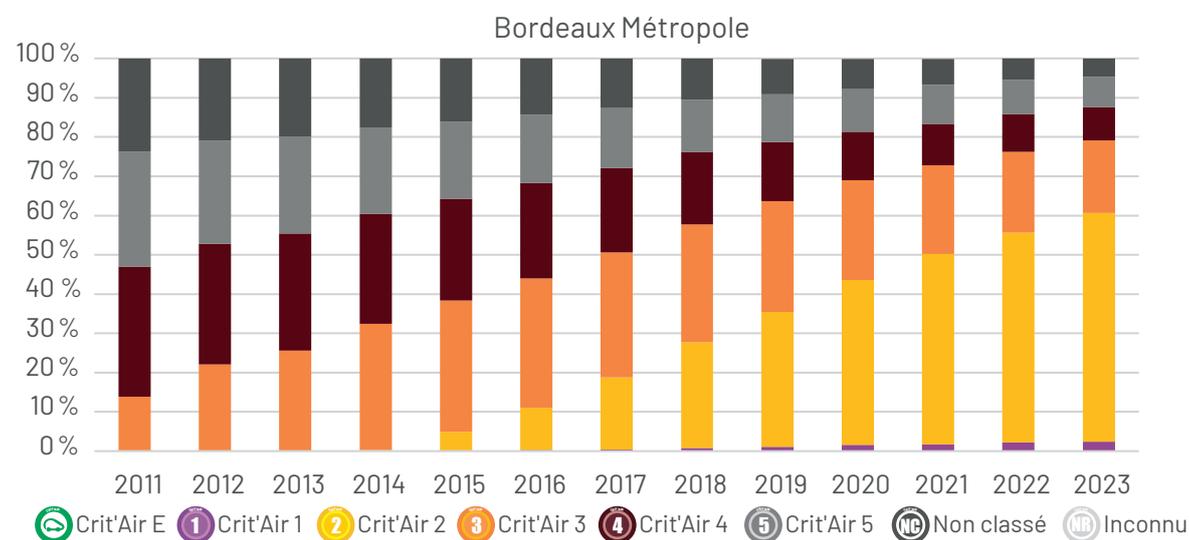
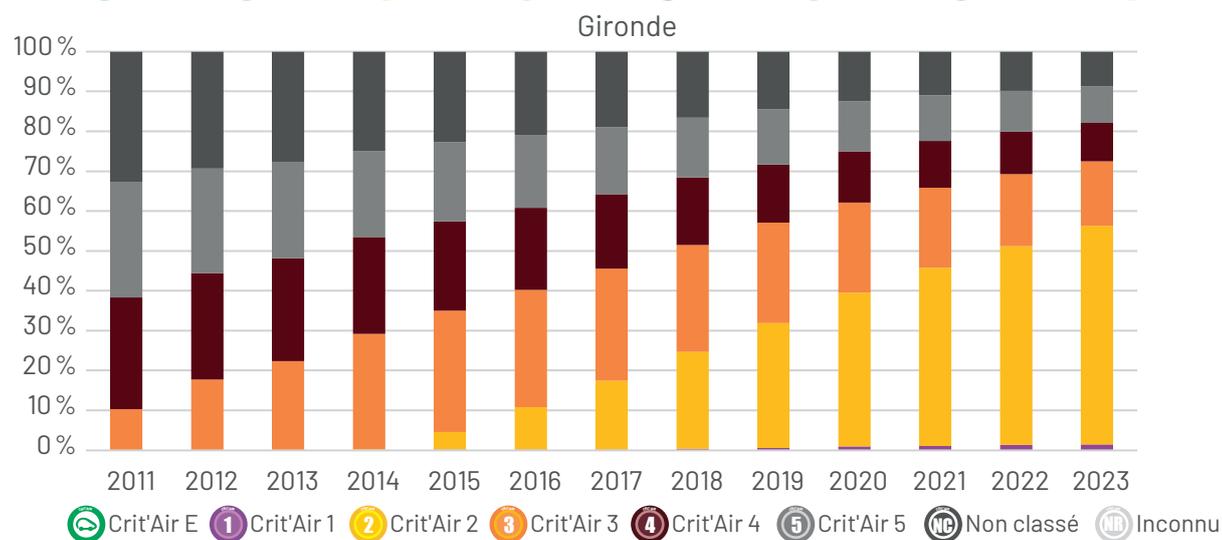
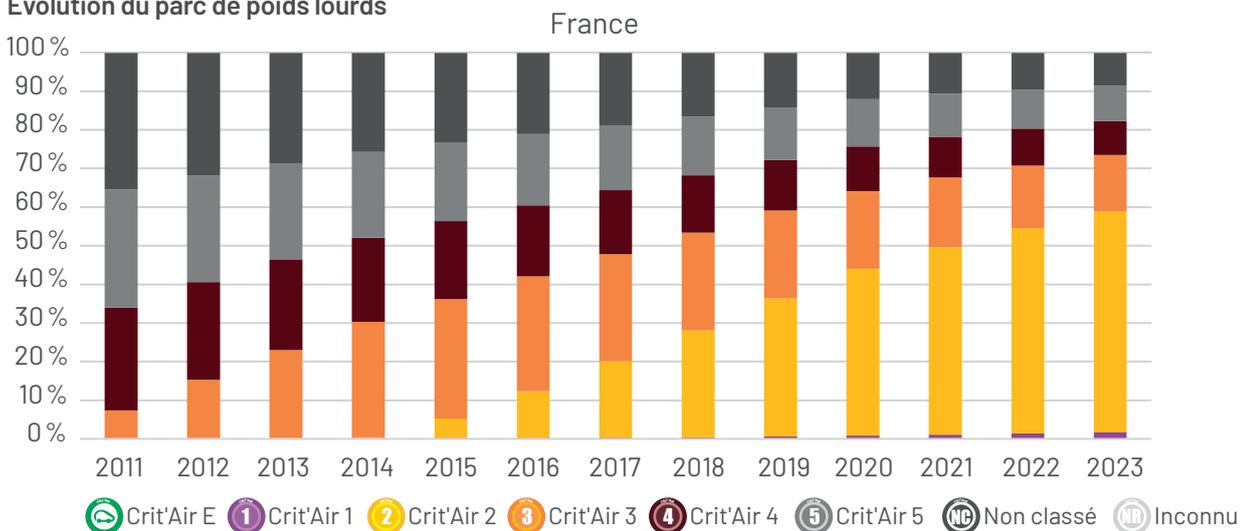
Le cas des poids lourds diffère sensiblement de celui des véhicules utilitaires légers : le trafic des PL s'effectue à des échelles plus diverses, allant du local à l'international. Aussi, il n'existe pas actuellement de données permettant d'identifier précisément les déplacements de poids lourds en lien avec le périmètre de la ZFE.

La Gironde compte près de 14 000 PL immatriculés dans le département, dont 9 % sont de catégories NC, ce qui est conforme à la moyenne nationale.

47 % des PL girondins sont immatriculés sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Tout comme les VUL, les PL métropolitains sont globalement moins polluants : seuls 5 % sont de catégories NC. Par ailleurs, 2 000 transports communs de personnes (autobus et autocars) sont immatriculés en Gironde, dont 1 %, soit 18 sont de crit'air NC. 53 % des TCP girondins sont immatriculés sur BM. Parmi eux, également 1 % sont de crit'Air NC.

Évolution du parc de poids lourds



5 Véhicules professionnels ou particuliers : une distinction moins évidente qu'en apparence pour les automobiles et les utilitaires légers

Note méthodologique :

Le Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition Écologique fournit des informations sur la répartition des véhicules entre propriétaires particuliers et propriétaires professionnels.

Ces données, fournies à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine (non disponibles à l'échelle de Bordeaux Métropole ou de la Gironde), permettent de mieux comprendre qui sont les propriétaires des voitures particulières et de véhicules utilitaires légers.

La répartition du parc entre professionnels et particuliers peut, de prime abord, paraître simple : les automobiles pour les particuliers, les utilitaires pour les professionnels. La réalité est pourtant plus complexe, et varie en fonction des usages :

- Les automobiles :
 - Peuvent être possédées par des entreprises pour les déplacements de leurs salariés, des entreprises de location de voiture...;
 - Elles peuvent être possédées par un particulier, mais utilisées également dans le cadre professionnel (professions de santé, artisans...).
- Les utilitaires :
 - Peuvent être possédées par des particuliers et être utilisés également dans un cadre professionnel ;
 - Des véhicules regroupent une très grande variété de formats.

En Nouvelle-Aquitaine, 6 % des automobiles possédées par des professionnels, plus propres que celles des particuliers

En 2023, les 3,9 millions d'automobiles de Nouvelle-Aquitaine sont, très majoritairement (94 %), possédés par des particuliers. 6 % sont possédées par des professionnels.

Les automobiles possédées par des professionnels sont beaucoup plus propres que celles des particuliers : 1 % de leurs voitures sont des Crit'Air non classées, contre 4 % pour les voitures possédées par des particuliers.

2023	Particuliers		Professionnels		Total	
Crit'Air	41 684	1 %	12 496	5 %	54 180	1 %
Crit'Air	982 999	27 %	100 344	42 %	1 083 342	27 %
Crit'Air	1 327 200	36 %	103 039	43 %	1 430 239	36 %
Crit'Air	839 301	23 %	15 143	6 %	854 444	22 %
Crit'Air	290 324	8 %	5 811	2 %	296 135	8 %
Crit'Air	73 972	2 %	1 668	1 %	75 640	2 %
Non classé	146 598	4 %	2 322	1 %	148 920	4 %
Inconnu	45	0 %	2	0 %	47	0 %
Total général	3 702 123	100 %	240 824	100 %	3 942 947	100 %

Les véhicules utilitaires légers en Nouvelle-Aquitaine

Contrairement à une idée reçue, ce sont les particuliers qui possèdent la majorité des VUL : 55 %, contre 45 % pour les professionnels.

Le parc des VUL des particuliers est beaucoup plus ancien et polluant que celui des professionnels : **13 % des VUL des particuliers sont classés Crit'Air NC, contre 2 % de ceux des professionnels.** 72 % de ces derniers sont d'ailleurs classés Crit'Air 2.

Cependant, rappelons que si la moyenne des VUL NC de Nouvelle-Aquitaine est de 8%, elle est inférieure en Gironde (6 % - voir « Le parc de véhicules utilitaires légers »).

2023	Particuliers		Professionnels		Total	
Crit'Air	863	0 %	6 238	2 %	7 101	1 %
Crit'Air	3 410	1 %	8 165	2 %	11 575	2 %
Crit'Air	133 227	32 %	242 703	72 %	375 931	50 %
Crit'Air	106 920	26 %	46 868	14 %	153 788	20 %
Crit'Air	83 294	20 %	20 927	6 %	104 222	15 %
Crit'Air	33 892	8 %	6 270	2 %	40 162	5 %
Non classé	53 518	13 %	5 934	2 %	59 451	8 %
Inconnu	34	0 %	25	0 %	59	0 %
Total général	415 158	100 %	337 131	100 %	752 289	100 %

Les VUL : sous une même appellation, une grande diversité de véhicules

La catégorie « Véhicules utilitaires légers » regroupe une grande diversité de véhicules d'un PTAC de moins de 3,5 t : utilitaires de type camionnettes, véhicules et fourgonnettes dérivés des automobiles (par les constructeurs, ou par transformation ultérieure et homologuée), ainsi que les véhicules automoteurs spécialisés (VASP), catégorie qui peut rassembler les camping-cars, voitures aménagées de type van, food-truck, ambulance...

Les camionnettes sont les plus nombreux des VUL et recouvrent près de 80% de la catégorie. Leur part des NC est dans la moyenne de Nouvelle-Aquitaine (8 %), de même que pour la catégorie « autres VASP » (8 %).

En revanche, les camping-cars sont les plus polluants, avec 12 % de véhicules classés NC.

À l'inverse les dérivés de VP sont plus récents : 2 % de NC, mais 59 % de Crit'Air 2 et 6 % de Crit'Air 1.

2023	Camionnette		Camping-car		Dérivé VP		Autre VASP		Total	
Crit'Air	6 148	1 %	72	0 %	5 076	7 %	279	2 %	11 575	1 %
Crit'Air	295 324	50 %	29 889	42 %	40 765	59 %	9 952	59 %	375 931	1 %
Crit'Air	124 444	21 %	13 666	19 %	13 347	19 %	2 331	14 %	153 788	48 %
Crit'Air	82 490	14 %	13 985	20 %	5 808	8 %	1 938	12 %	104 222	21 %
Crit'Air	32 767	6 %	4 718	7 %	1 715	2 %	963	6 %	40 162	15 %
Crit'Air	6 005	1 %		0 %	1 031	1 %	66	0 %	7 101	6 %
Non classé	48 512	8 %	8 412	12 %	1 220	2 %	1 307	8 %	59 451	9 %
Inconnu	40	0 %	13	0 %	12	0 %	4	0 %	59	0 %
Total général	595 730	100 %	70 754	100 %	68 965	100 %	16 840	100 %	752 289	100 %

PARTIE 2 Les ménages girondins et la ZFE

Note méthodologique :

L'Enquête Mobilité Gironde 2021 comptabilise le nombre de voitures ou utilitaires **possédés ou mis à disposition** du ménage.

Ces véhicules peuvent ne plus rouler, contrairement au fichier RVSERO, où la base est croisée avec le fichier des contrôles techniques.

L'enquête porte sur 8 000 ménages girondins, dont seuls 340 ont déclaré avoir au moins un véhicule non classé, dont 106 sans alternative (données non redressées). Ces bases étant statistiquement faibles, les estimations doivent être utilisées avec prudence.

Au global 28 000 ménages possèdent au moins un véhicule NC en Gironde, pour un total de 31 000 véhicules déclarés, environ 10 000 ménages vivent sur BM (dont

8500 intra-rocade) et 18 000 dans le reste du département. Ce volume est cohérent avec les données du parc automobile. Néanmoins, les effectifs bruts ne permettent pas de réaliser une analyse détaillée des profils et des comportements de ces ménages.

Parmi les ménages concernés par la ZFE (possédant au moins 1 véhicule NC), la majeure partie d'entre eux (70 %) a plusieurs véhicules, dont au moins un est, dans la plupart des cas, autorisé à circuler dans la ZFE (90% de ces ménages).

Les ménages totalement impactés par la ZFE sont donc très majoritairement des ménages monomotorisés (plus de 80 %). Ces derniers sont environ 10 000 en Gironde et 4 000 sur BM, dont plus de 95% vivent intra-rocade.

Nombre de ménages girondins	Aucun véhicule	1 seul véhicule	2 véhicules ou plus	Total
Ménages non motorisés	119 000			119 000
Ménages non concernés par la ZFE		340 000	251 500	591 500
Ménages ayant un véhicule NC, mais également d'autres véhicules mieux classés			18 000	18 000
Ménages n'ayant que des véhicules NC		8 000	2 000	10 000
Total	119 000	348 000	271 500	738 500

Parmi les 31 000 véhicules non classés déclarés, 34 % ont plus de 30 ans. Il s'agit donc de véhicules pouvant potentiellement faire une demande de véhicules de collection (sous conditions).

Les profils des ménages totalement impactés par la ZFE et ceux partiellement impactés sont très différents.

Les ménages partiellement impactés vivent majoritairement en individuel et sont propriétaires.

Parmi les ménages totalement impactés, la part vivant en collectif, la part de locataires et la part de chômeurs, sont plus importantes, **mais sans atteindre le niveau des ménages non motorisés.**

Les profils des ménages partiellement impactés sont moins spécifiques et plus proches de la moyenne girondine. Les ouvriers et les professions intermédiaires sont malgré tout légèrement surreprésentés.

Ces ménages utilisent autant, voire plus, la voiture que les ménages motorisés non concernés par la ZFE qu'ils vivent

ou non sur la métropole (68 % de leurs déplacements, contre 64 % pour les ménages non concernés).

Parmi les ménages totalement impactés, les seniors et les retraités sont largement sur représentés : les actifs ne représentent que 30 % des individus. Parmi les actifs, les agriculteurs et ouvriers sont également sur représentés.

Parmi les ménages totalement impactés vivant hors métropole, très peu d'actifs travaillent sur la métropole et encore moins intra-rocade (moins de 5 %, soit 3 répondants concernés).

Enfin les véhicules NC de ces ménages ne semblent pas des véhicules « dormants ». Un peu plus de la moitié des déplacements générés par ces ménages sont réalisés en voiture. Ils réalisent un peu plus de déplacements en modes doux que les ménages motorisés non concernés par la ZFE, mais moins de déplacements en TC. Cette tendance se vérifie à la fois pour les ménages vivant hors BM que sur BM.

PARTIE 3 Les entreprises et la ZFE

Comment se positionnent les entreprises girondines face à la perspective de la ZFE ? Quelles sont leurs attentes, les mesures qu'elles ont déjà prises ou qu'elles envisagent, les difficultés qu'elles estiment devoir surmonter ?

Les enjeux et les questionnements sont extrêmement variés selon la localisation géographique, le secteur d'activité ou encore la taille des entreprises.

Pour les identifier, plusieurs sources sont mobilisées :

- « Enquête Entreprises CCI », réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde (CCIBG) en 2023, à laquelle 1460 entreprises girondines ont répondu
- « Étude sur les conditions de mobilité des artisans – préfiguration de la ZFE », enquête menée par la Chambre des métiers et de l'Artisanat (CMA) de Gironde, à laquelle 449 artisans ont répondu, sur le périmètre de l'aire métropolitaine bordelaise (Scot Sysdau)
- Les échanges lors des « Groupes contact » réunis par Bordeaux Métropole tout au long de la concertation sur le projet de ZFE, au cours des années 2022 et 2023, ont également permis d'enrichir et de faire évoluer le projet de ZFE.

NB : les données de ces enquêtes ont été recueillies sur la base d'hypothèses de restrictions qui étaient plus importantes que la seule restriction d'accès et de circulation des véhicules NC.

1 Les flottes d'entreprises

Flotte des entreprises consultées par la CCI

Les deux tiers des entreprises consultées ne disposent pas d'une flotte de véhicules.

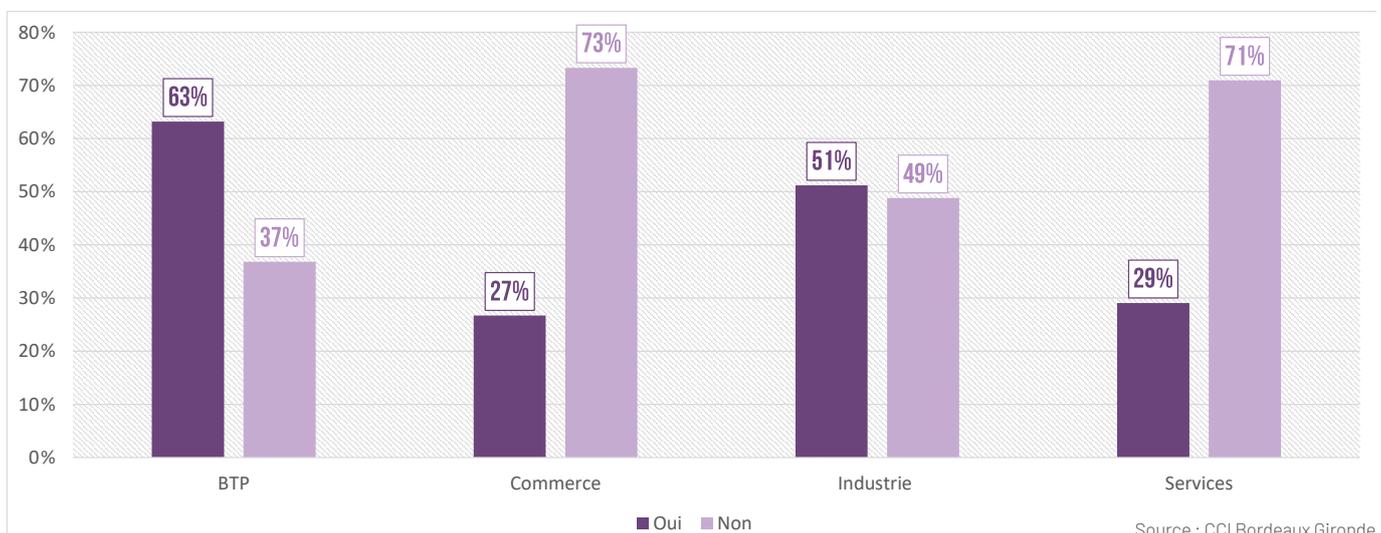
Les 33 % d'entreprises équipées sont répartis pour moitié entre propriétaires et locataires de leur flotte.

Les flottes sont composées de :

- 65 % de véhicules légers
- 31 % de véhicules utilitaires légers (VUL)
- 4 % de poids lourds.

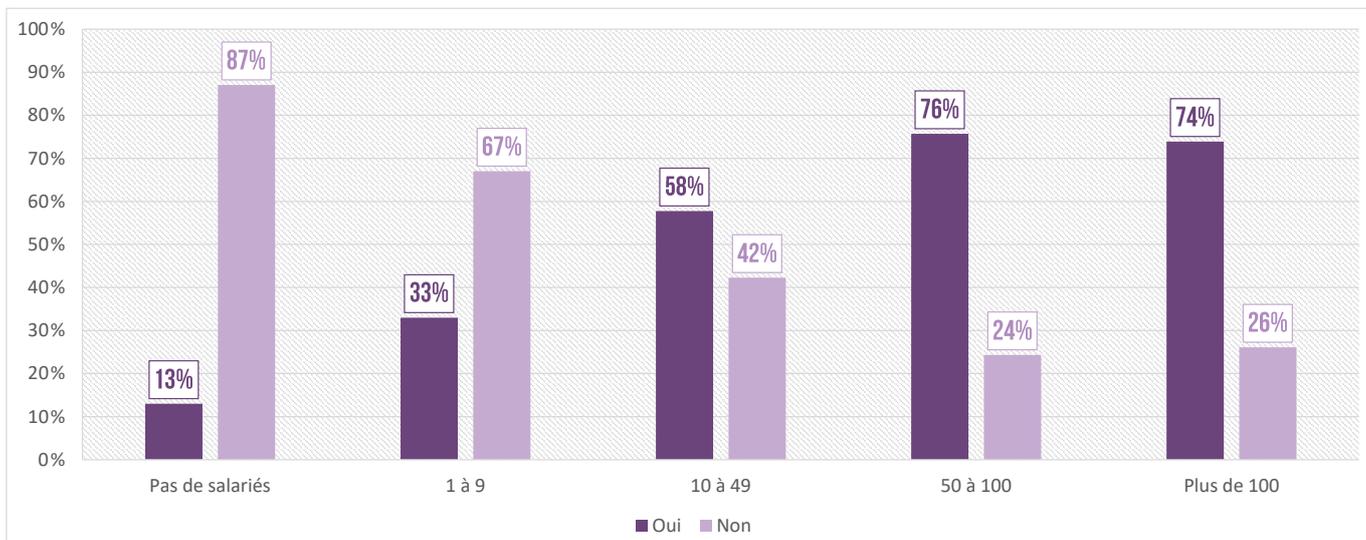
L'équipement des entreprises est très contrasté selon le secteur d'activité. Les entreprises du BTP (63 %) et dans une moindre mesure de l'industrie (51 %) sont les plus équipées en flottes de véhicules ; moins du tiers des entreprises de commerces et services sont équipées de véhicules.

PROPORTION D'ENTREPRISES POSSÉDANT UNE FLOTTE DE VÉHICULES PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS



Parmi les entreprises disposant d'une flotte de véhicules, plus les entreprises sont de taille importante, plus elles ont tendance à être équipées, ce qui est le cas des trois quarts des entreprises de plus de 100 salariés. Au contraire, les entreprises de moins de 10 salariés sont peu nombreuses à être équipées d'une flotte (13 %).

PROPORTION D'ENTREPRISES POSSÉDANT UNE FLOTTE DE VÉHICULES PAR TRANCHES DE SALARIÉS



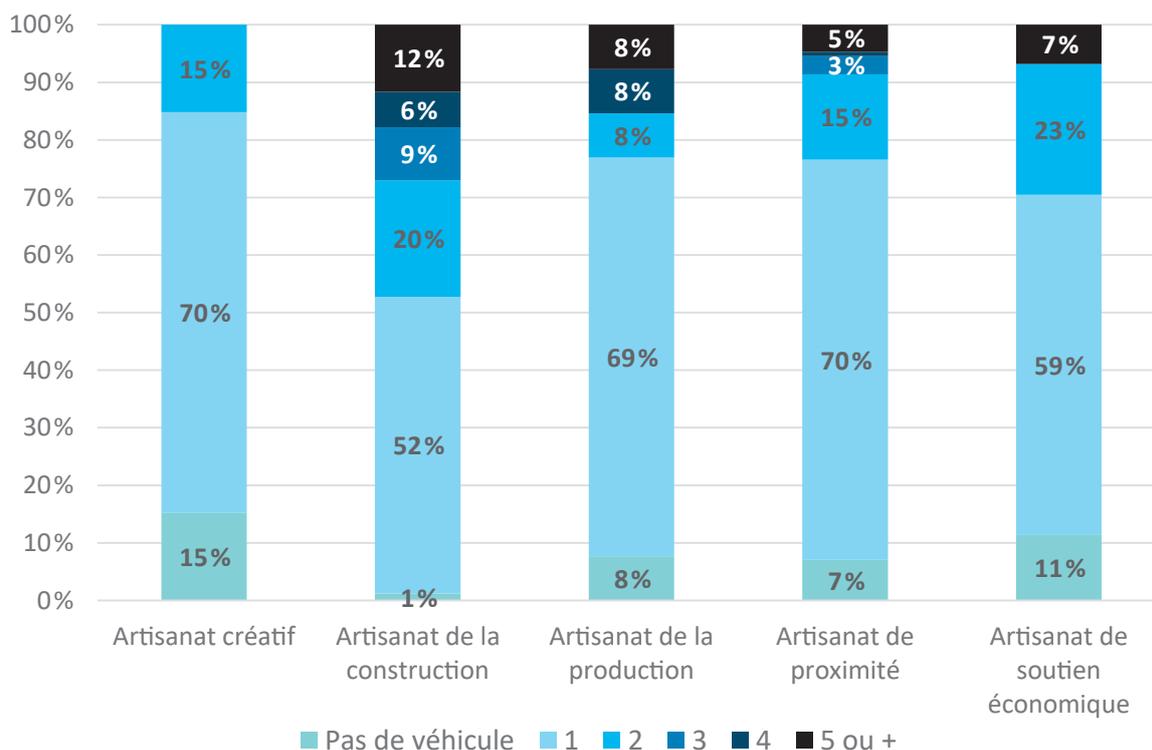
Source : CCI Bordeaux Gironde

Cependant, l'enquête ne permet pas de connaître les catégories crit'air des véhicules des flottes des entreprises interrogées.

Flotte et pratiques de déplacements des artisans (source : CMA)

L'équipement des artisans est très différent de celui des autres entreprises. 92 % des artisans interrogés par la Chambre des Métiers possèdent au moins 1 véhicule professionnel ou personnel qui est utilisé à titre professionnel, mais les pratiques diffèrent fortement selon le type d'activité. C'est dans le secteur de la construction que les artisans disposent en moyenne des flottes les plus nombreuses. À l'inverse, les entreprises de l'artisanat créatif sont les plus nombreuses à n'avoir aucun véhicule à leur disposition (15 %).

92% des artisans possèdent au moins 1 véhicule professionnel ou personnel



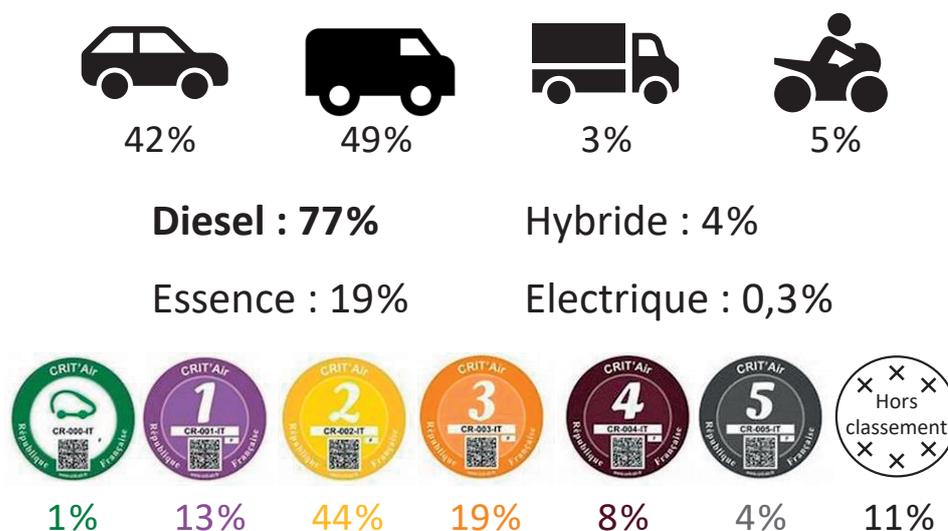
Source : CMA de Gironde

Le parc de véhicules détenus par des artisans est sensiblement différent du parc global, avec une surreprésentation des véhicules non classés (11 % contre 3 % en Gironde et 2 % dans Bordeaux Métropole) et des crit'air 2 et 3, et une sous-représentation des crit'air 1. Cependant les crit'air 4 et 5 sont représentés d'une manière conforme à la moyenne girondine pour les VL et VUL.

L'enquête relève que « 2 artisans sur 3 estiment que la ZFE les contraindrait à ne plus intervenir en intra rocade », mais l'enquête réalisée en 2022 prenait également en compte les véhicules crit'air 3, 4 et 5.

Le parc de véhicules détenus par des artisans est sensiblement différent du parc global, avec une surreprésentation des véhicules non classés (11 % contre 3 % en Gironde et 2 % dans Bordeaux Métropole) et des crit'air 2 et 3, et une sous-représentation des crit'air 1. Cependant les crit'air 4 et 5 sont représentés d'une manière conforme à la moyenne girondine pour les VL et VUL.

Principaux chiffres clés : flotte motorisée de véhicules des artisans



Source : CMA de Gironde

Certaines catégories d'entreprises ont des parcs de véhicules davantage concernés :

- le secteur de la construction (peinture, électricité, eau et gaz, maçonnerie et gros œuvre, couverture, serrurerie – métallerie);
- l'artisanat de proximité (réparation d'objets divers, filière automobile)
- l'artisanat créatif (photographes, fabricants de meubles, fabricants de vêtements, maroquinerie...)

64 % des artisans interrogés déclarent se déplacer au moins 1 jour par semaine dans le périmètre de la future ZFE. Parmi eux, 52 % y interviennent tous les jours ou presque ; 8 % de leurs véhicules sont non classés.

Les perspectives d'évolution des flottes des entreprises

Lors de la réalisation des enquêtes auprès des entreprises, les règles d'application n'étaient pas encore connues. Les entreprises envisageaient donc de faire évoluer leurs flottes de véhicules sur la base de leur connaissance du dispositif tel qu'il était alors envisagé.

Les réflexions alors envisagées par les entreprises sur l'évolution de leurs flottes de véhicules étaient liées au contexte de la circulation et des règles locales de stationnement, et, dans une moindre mesure, liées à la perspective de la mise en place de la ZFE.

2 Les livraisons et activités sous-traitées

Parmi les entreprises interrogées par la CCI, un focus a été réalisé sur les commerçants. 45 % d'entre eux effectuent des livraisons. Parmi ces entreprises, 25 % d'entre elles utilisent leurs propres véhicules, les autres faisant appel à un prestataire extérieur pour cette activité logistique, sur qui repose donc l'obligation de conformité aux règles de la ZFE.

Parmi les commerçants effectuant eux-mêmes des livraisons, 11 % seulement les effectuent par un mode actif (marche ou vélo).

Les artisans n'ont pas été spécifiquement interrogés sur les livraisons, mais sur l'ensemble des activités sous-traitées nécessitant des déplacements. L'enquête révèle la difficulté ou l'inadaptation de la sous-traitance des déplacements pour des livraisons, de la gestion de déchet (notamment l'accès aux déchèteries), le déplacement de matériel, etc., activités que les entreprises artisanales effectuent donc avec leurs propres véhicules.

3 Les difficultés anticipées par les entreprises et les freins au changement

Les différentes enquêtes et consultations lors des groupes contact, de même que le retour d'expérience d'autres territoires ayant déjà mis en œuvre leur ZFE, permettent d'identifier les craintes et risques ressentis par les entreprises.

Ces points d'alerte trouvent des réponses au sein du dispositif d'accompagnement de la mise en œuvre de la ZFE (dérogations permanentes ou temporaires, aides financières notamment), ainsi que dans le fait que la ZFE ne concernera lors de sa mise en service que les véhicules non classés.

L'accessibilité du territoire

Les entreprises s'inquiètent d'un durcissement de l'accès à la ZFE couvrant l'intra rocade, sous plusieurs aspects.

Les inquiétudes portent sur certains secteurs professionnels à faible capacité financière pour s'y adapter en changeant leur vieux véhicule, en particulier les professions de santé (infirmières à domicile, aide-soignants...) et certains secteurs de l'artisanat.

La crainte d'une perte d'attractivité du périmètre de la ZFE est régulièrement évoquée, comme le choix de localisation

d'entreprises en dehors du périmètre, de concurrence entre l'intra et l'extra ZFE, de perte d'attractivité pour les commerces et de difficulté de recrutement ou de perte de salariés pour les entreprises. Ces craintes ne reposent néanmoins pas sur l'observation de déménagements effectifs d'entreprises, et le recul n'est pas encore suffisant dans d'autres agglomérations pour vérifier la réalité de ce phénomène.

L'équipement et le renouvellement du parc de véhicules

La difficulté d'adapter le parc de véhicules est également un point largement abordé par les entreprises.

Comme pour les particuliers, le coût du renouvellement du véhicule est un des principaux freins évoqués.

L'autre frein majeur était l'inexistence ou la rareté de motorisations alternatives au diesel pour une grande variété de types de véhicules (camions frigorifiques semi-remorques, véhicules de travaux publics...). Cependant une confusion était souvent faite lors des concertations sur le passage obligatoire à un véhicule électrique, ce qui n'est pas le cas dans le dispositif retenu.

Par ailleurs, l'interdiction des seuls véhicules NC associée au dispositif de dérogations locales temporaires réduit

les problèmes engendrés par la difficulté d'accès (délai d'approvisionnement et rareté) à un véhicule suffisamment récent pour ne pas être concerné par la ZFE.

Concernant spécifiquement la transition vers l'électrique, les entreprises ont régulièrement rappelé la longueur des délais d'approvisionnement des véhicules électriques neufs. Une forte attente porte également sur le maillage d'infrastructure de bornes de recharge, sujet sur lequel Bordeaux Métropole a rappelé le rythme de déploiement de 25 bornes par an sur voie publique, en complément de la conversion des anciennes bornes (service Bluecub notamment) et les créations de bornes par les privés (opérateurs de parkings, grandes surfaces...).

SYNTHÈSE

La Zone à Faibles Émissions mobilité de Bordeaux Métropole, en vigueur à compter du 1er janvier 2025, doit permettre d'atteindre un objectif d'amélioration de la qualité de l'air en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants (« non classés ») dans l'intra-rocade. Elle doit permettre, de surcroît, une accélération de la modernisation du parc de véhicules girondins.

Les véhicules NC représentent aujourd'hui 3% du parc de véhicules en Gironde, soit 27 000 voitures dont 8400 dans la métropole. Ce sont au total 28 000 ménages girondins qui sont concernés, mais aussi des entreprises dont une partie du parc est ancien.

La répartition des véhicules NC en Gironde reflète en partie les réalités sociales du département, avec notamment des taux élevés de véhicules NC dans les territoires les plus socialement en difficulté, dans le Nord et l'Est de la Gironde, bien qu'en valeur absolue ils soient les plus nombreux dans les communes les plus peuplées (Bordeaux, Libourne, Langon et le pourtour du Bassin d'Arcachon).

Si elle devait s'accompagner d'un renouvellement du parc de véhicules et d'un changement des pratiques de mobilité au profit de modes de déplacements moins polluants et d'une décarbonation des déplacements, elle soulève des enjeux économiques, sociaux et territoriaux, notamment :

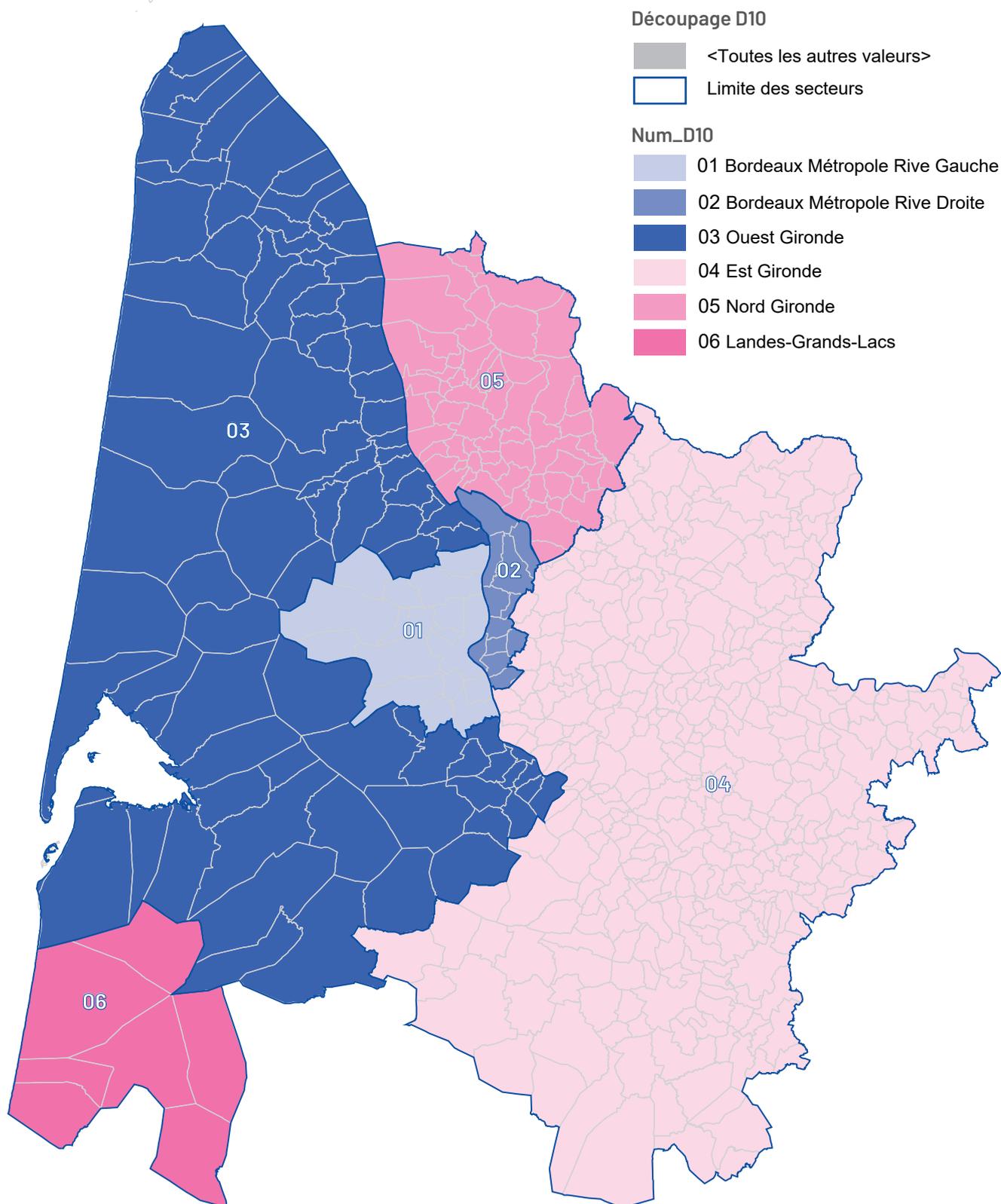
- Le coût et l'opportunité du changement de véhicule pour les particuliers et entreprises, en particulier les plus fragiles ;
- L'accessibilité de l'intra rocade, grand pôle économique, commercial, universitaire, culturel, touristique, etc. de la Gironde ;
- L'impact sur le fonctionnement des entreprises, que ce soit pour l'accès de leurs salariés, de leur clientèle, leurs activités logistiques et organisationnelles.

Pour répondre à ces enjeux, les mesures d'accompagnement de la ZFE reposent sur plusieurs types d'action : l'aide au changement de véhicules pour des ménages et entreprises de Bordeaux Métropole ; les dérogations permanentes (pour des véhicules n'ayant pas d'alternative) ou temporaires d'accès à la ZFE (visiteurs occasionnels, accès aux services de santé...), ainsi que le développement des alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit de se saisir de l'occasion de la mise en place de la ZFE pour encourager non seulement à l'évolution du parc de véhicules, mais aussi à la transition vers des mobilités moins polluantes (transports collectifs, covoiturage) et décarbonées (vélo et marche).

Le Schéma des Mobilités de Bordeaux Métropole prévoit le déploiement de nombreuses actions en ce sens : développement du réseau TBM, création de lignes de bus express, plan vélo, plan marche... , accompagnées à une échelle dépassant les limites de la métropole par le déploiement des lignes de cars express, du RER métropolitain et du covoiturage, avec la Région Nouvelle-Aquitaine, Nouvelle-Aquitaine Mobilités et le Département de la Gironde.

Annexes

Découpage D10 (6 zones) EMC2 Gironde



Données de cadrage : analyse des données INSEE relations Domicile-Travail

Les déplacements domicile-travail de l'ensemble des actifs

Le recensement de population INSEE permet de connaître les lieux d'emplois à la commune ainsi que le mode principal utilisé pour se rendre au travail. Il ne permet pas d'effectuer des analyses à une échelle plus fine que la commune.

Cependant, un découpage estimatif permet de disposer de chiffres de cadrage concernant les grands flux domicile-travail à destination l'intra-rocade :

- 6 communes de Bordeaux Métropole sont situées intégralement ou presque en intra-rocade :

- Le Bouscat,
- Talence,
- Bègles,

- Cenon,
- Floirac,
- Bordeaux, qui dépasse la rocade au Nord, mais peut être considérée comme très majoritairement intra-rocade.

- 8 communes sont situées à cheval sur la rocade, dont certaines contiennent des pôles d'emplois importants comme Mérignac et Pessac.

- 14 communes sont intégralement situées extra-rocade.

Le recensement de population permet également de connaître le mode de transport principal utilisé pour se rendre au travail, mais pas la catégorie Crit'Air du véhicule.

Ensemble des actifs

Lieu de résidence	Lieu de travail				Total général
	BM Intra-rocade	BM - À cheval sur la rocade	BM -Extra-rocade	Gironde hors BM	
BM - Intra-rocade	118 043	27 147	8 076	19 948	173 215
BM - À cheval sur la rocade	39 294	48 809	8 674	13 871	110 648
BM - Extra-rocade	19 367	17 209	21 946	9 128	67 649
Gironde hors BM	54 410	36 354	17 749	225 176	333 689
Total Gironde	231 113	129 519	56 445	268 123	685 200

Lieu de résidence	Lieu de travail				Total général
	BM Intra-rocade	BM - À cheval sur la rocade	BM -Extra-rocade	Gironde hors BM	
BM - Intra-rocade	68 %	16 %	5 %	12 %	100 %
BM - À cheval sur la rocade	36 %	44 %	8 %	13 %	100 %
BM - Extra-rocade	29 %	25 %	32 %	13 %	100 %
Gironde hors BM	16 %	11 %	5 %	67 %	100 %
Total Gironde	34 %	19 %	8 %	39 %	100 %

Source RP2019, INSEE

Les déplacements domicile-travail des actifs allant travailler en voiture

Si l'on s'intéresse aux actifs venant travailler en voiture, l'intra-rocade concentre entre 25 % et 46 % des lieux d'emplois des Girondins, soit 127 600 actifs. Les habitants d'extra-rocade sont à minima 27 % à venir y travailler en voiture, et les Girondins vivant hors métropole 16 %.

Ces derniers sont plus nombreux à travailler dans BM intra-rocade (16 %) que dans BM extra-rocade (6 %).

Les déplacements domicile-travail des actifs allant travailler en voiture

Lieu de résidence	Lieu de travail				Total général
	BM Intra-rocade	BM - À cheval sur la rocade	BM -Extra-rocade	Gironde hors BM	
BM - Intra-rocade	41 565	18 880	6 381	14 793	81 619
BM - À cheval sur la rocade	24 711	35 799	7 691	12 262	80 462
BM - Extra-rocade	15 099	15 491	16 729	8 166	55 485
Gironde hors BM	46 197	34 468	17 130	189 632	287 427
Total Gironde	127 571	104 637	47 931	224 853	504 992

Lieu de résidence	Lieu de travail				Total général
	BM Intra-rocade	BM -A cheval sur la rocade	BM -Extra-rocade	Gironde hors BM	
BM - Intra-rocade	51 %	23 %	8 %	18 %	100 %
BM - À cheval sur la rocade	31 %	44 %	10 %	15 %	100 %
BM - Extra-rocade	27 %	28 %	30 %	15 %	100 %
Gironde hors BM	16 %	12 %	6 %	66 %	100 %
Total Gironde	25 %	21 %	9 %	45 %	100 %

Source RP2019, INSEE

Focus : les destinations des actifs vivant hors Bordeaux Métropole et travaillant dans la métropole

		Actifs girondins vivant hors BM et travaillant dans BM		Actifs girondins vivant hors BM et travaillant dans BM - mode principal DT = VOITURE	
Lieu de travail	Position de la commune	Nombre	%	Nombre	%
Bordeaux	Intra-rocade	42 511	39 %	35 177	36 %
Bègles	Intra-rocade	3 348	3 %	3 135	3 %
Talence	Intra-rocade	2 840	3 %	2 500	3 %
Cenon	Intra-rocade	2 491	2 %	2 355	2 %
Floirac	Intra-rocade	2 445	2 %	2 291	2 %
Le Bouscat	Intra-rocade	775	1 %	738	1 %
Mérignac	À cheval sur la rocade	14 439	13 %	13 750	14 %
Pessac	À cheval sur la rocade	8 620	8 %	7 945	8 %
Villenave d'Ornon	À cheval sur la rocade	3 175	3 %	3 092	3 %
Lormont	À cheval sur la rocade	2 627	2 %	2 517	3 %
Bruges	À cheval sur la rocade	2 586	2 %	2 446	3 %
Artigues-près-Bordeaux	À cheval sur la rocade	2 282	2 %	2 188	2 %
Eysines	À cheval sur la rocade	1 954	2 %	1 883	2 %
Bouliac	À cheval sur la rocade	671	1 %	647	1 %
Gradignan	Extra-rocade	3 201	3 %	3 055	3 %
Blanquefort	Extra-rocade	3 117	3 %	3 016	3 %
Saint-Médard-en-Jalles	Extra-rocade	2 480	2 %	2 398	2 %
Le Haillan	Extra-rocade	2 016	2 %	1 926	2 %
Bassens	Extra-rocade	1 873	2 %	1 811	2 %
Ambarès-et-Lagrave	Extra-rocade	1 619	1 %	1 593	2 %
Carbon-Blanc	Extra-rocade	1 120	1 %	1 093	1 %
Martignas-sur-Jalle	Extra-rocade	880	1 %	839	1 %
Ambès	Extra-rocade	459	0 %	445	0 %
Parempuyre	Extra-rocade	359	0 %	334	0 %
Le Taillan-Médoc	Extra-rocade	311	0 %	311	0 %
Saint-Aubin-de-Médoc	Extra-rocade	209	0 %	209	0 %
Saint-Louis-de-Montferrand	Extra-rocade	61	0 %	61	0 %
Saint-Vincent-de-Paul	Extra-rocade	43	0 %	38	0 %
Total	Intra-rocade	54 410	50 %	46 197	47 %
Total	À cheval sur la rocade	36 354	34 %	34 468	35 %
Total	Extra-rocade	17 749	16 %	17 130	18 %
Total	Ensemble	108 513	100 %	97 794	100 %

Synthèse sur les déplacements domicile - travail

Ainsi, en 2019, **108 500 Girondins vivant hors métropole travaillent dans BM, dont au moins la moitié dans l'intra-rocade.**

Les communes situées à cheval sur la rocade rassemblent un tiers des emplois des non métropolitains.

La répartition reste très proche si l'on ne s'intéresse qu'aux **actifs venant en voiture**. Les communes intégralement intra-rocade concentrent alors 47 % des emplois des non-métropolitains venant en voiture, soit **46 200 actifs**, alors que les communes à cheval en concentrent 35 %.

Le recensement INSEE, par l'importance de son échantillonnage, permet d'apporter des chiffres plus précis à la commune que ne le fait l'EMC2. Cependant, l'EMC2 présente l'intérêt de permettre des analyses à une échelle plus fine que la commune.

