



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

Compte rendu de la Réunion publique

Espace Villepreux, Saint-Aubin-de-Médoc, le 24 janvier 2023

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants de Saint-Aubin-de-Médoc 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 tout le territoire métropolitain.

Déroulé de la réunion.

Cette réunion publique a réuni 17 participants.

La réunion a commencé par un mot de Christophe Duprat, maire de Saint-Aubin-de-Médoc et conseiller métropolitain.

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.

Questions - réponses

L'accompagnement des ménages

Question : Avez-vous pensé aux conducteurs qui ont des véhicules un peu anciens, qui ont des petits budgets ?

Réponse de BM : Bordeaux Métropole porte une attention toute particulière à ces publics et s'efforce de développer un dispositif d'aides qui prenne en compte cette réalité. Plusieurs solutions sont pensées pour couvrir le plus possible l'ensemble des situations :

- Des dispositifs d'accompagnement vers des reports de mobilité pour les usagers qui ont la possibilité d'utiliser des modes de transports alternatifs.
- Pour les ménages qui n'ont d'autres choix que d'utiliser quotidiennement leurs véhicules, un dispositif d'aide visant un reste à charge minimum avec une priorité mise sur l'achat de véhicules essence d'occasion. Ce dispositif inclut aussi une prime majorée pour les ménages les plus précaires.

Question : Les aides prévues par la métropole ne semblent pas suffisantes pour aider à l'achat de véhicules propres pour ces ménages. Qu'est-il qui est prévu pour aider ces ménages à très faibles revenus ?

Réponse de BM : Plusieurs aides nationales sont disponibles et sont cumulables avec les aides locales prévues dans le cadre de la ZFE-m, en plus de la « surprime » de l'Etat (surprime de 1000€ à 3000€ prévue par l'Etat pour les habitants et travailleurs des métropoles dotées d'une ZFE).

Question : Qu'est-il prévu pour aider les nombreux ménages travaillant dans la métropole mais n'y habitant pas ?

Réponse de BM : Un territoire fonctionne à l'échelle d'un bassin de vie et une proportion importante de personnes qui traversent la métropole n'y vivent pas (environ ¼), un phénomène qui n'a pas été pris en considération par l'Etat. Bordeaux Métropole a étudié cette question, même si la collectivité n'est tenue d'aider que les habitants de la métropole. Elle est en négociation avec d'autres communautés de communes ainsi qu'avec le département et la région, pour étoffer le système d'aides proposé aux personnes se déplaçant sur la métropole.

Question : Les ménages modestes ne peuvent pas se permettre de renouveler leur véhicule ancien mais encore fonctionnel (par ex. les ménages avec enfants dans lequel un membre travaille et l'autre est au chômage). Qu'est-il prévu pour aider ces ménages ?

Réponse de BM : Les ménages de la métropole vont être aidés par la métropole à l'achat d'un véhicule propre selon leur revenus, calculé sur le revenu de référence fiscal par part, qui prend en compte la configuration familiale. De plus, l'Etat propose par exemple des aides qui sont unitairement faibles mais qui peuvent concerner 80% de la population.

Remarque : Potentiellement d'ici à 2025, les Crit'Air 3 Crit'Air 4 et Crit'Air 5 et les non classés, c'est-à-dire 30% des véhicules ne vaudront plus rien sur le marché. Ce calendrier n'est pas

soutenable pour les ménages qui doivent avoir le temps d'organiser l'achat de leur nouvelle voiture.

Réponse de BM : Deux scénarios de déploiement sont aujourd'hui en discussion :

- Le scénario dit « pédagogique » interdirait les Crit'Air 3 en 2027 et les Crit'Air 2 en 2030.
- Le scénario dit « volontariste » interdirait le Crit'Air 3 dès 2025 et Crit'Air 2 dès 2028.

L'interdiction du Crit'Air 3 est déterminante car son exclusion permet d'améliorer plus significativement la qualité de l'air (réduction des émissions entre 20 et 23% contre 5%), mais concerne beaucoup plus de personnes (près de 20% des personnes possèdent un véhicule Crit'Air 3 contre moins de 10% pour les Crit'Air 4, 5 et non classés confondus) avec un temps d'adaptation très court. Un arbitrage sera fait par les élus sur le choix du scénario à l'issue de la consultation.

La métropole souhaite également encourager le développement du marché économique du retrofit, qui permettrait de changer la motorisation thermique de véhicules en bon état pour une solution moins polluante. Cette solution a des vertus écologiques, monétaires et économiques (cela favorise l'emploi des garagistes locaux) mais nécessite néanmoins une aide de l'État pour encourager les constructeurs à mettre en place un système d'homologation. Malgré les demandes de nombreuses collectivités, l'Etat n'a pas encore répondu à cette demande.

Les cas de figures rencontrés par les usagers et les dérogations

Question : Qu'est-il prévu pour aider les personnes habitant loin du centre de la métropole et devant se rendre régulièrement ou ponctuellement aux hôpitaux de la métropole, mal desservis par les transports en commun ?

Réponse de BM : Un système de « pass » est envisagé. Il permettrait que ces personnes nécessitant des soins puissent en bénéficier sans changer de véhicule, puisque ce sont des trajets qui sont a priori épisodiques.

Question : Est-ce que les véhicules de collection seront concernés par la ZFE ?

Réponse de BM : Ce n'est pas une dérogation nationale, mais de fait, toutes les ZFE ont mis en place cette dérogation « voiture de collection », car ce sont des véhicules qui circulent ponctuellement.

Question : Je suis un camping-cariste et je veux visiter Bordeaux, comment puis-je me rendre dans la métropole ? Sachant que les parkings relais en bord d'agglomération et desservis par les transports ne sont pas destinés aux camping-cars.

Réponse de BM : La question des accès pour la pratique touristique se pose de manière générale et concerne aussi l'accès aux salles de spectacles ou aux musées. Une des réponses envisagées est l'octroi d'un « pass ZFE », puisque cette entrée dans la ZFE pour des objectifs touristiques ne serait que ponctuelle. Pour les camping-cars, il y a aussi des campings en extra-rocade.

Question : J'utilise peu ma voiture dans la métropole, uniquement dans des situations où prendre les transports en commun est inenvisageable. Serais-je obligé de changer mon véhicule ?

Réponse de BM : Pour les usagers qui n'utilisent que peu leurs véhicules, un système de « Pass petit-rouleur » est étudié. Ce « pass » définit un nombre de kilomètres en-dessous duquel le conducteur n'est pas concerné par la ZFE. Ou alors, avec un « pass-ZFE », un certain nombre de jours dans l'année seront accordés pour rouler dans la métropole pendant 24h. Ce système a déjà été mis en place par les ZFE de Strasbourg et Toulouse. La question restée en suspens est de la quantité de jours accordés, pour ne pas perdre de vue l'objectif de l'amélioration de la qualité de l'air.

Question : Que vont faire les personnes habitant à l'intérieur de la ZFE de leur véhicule Crit'Air 3/4/5 inutilisables ? Comment vont-ils se déplacer ?

Réponse de BM : Les personnes habitant la métropole sont concernées de la même manière que ceux habitant en dehors de la métropole. Il y a cependant une plus grande facilité à se déplacer quotidiennement sans voiture (vélos, transports en commun...) dans la métropole. Le « pass ZFE » leur permettra d'utiliser leur voiture très ponctuellement pour sortir de la métropole.

Une intervention souligne l'illisibilité du système de dérogation à Strasbourg, puis à Toulouse. Bordeaux Métropole confirme l'enjeu autour de la compréhension du système pour les conducteurs.

Intervention de Christophe Duprat, maire de Saint-Aubin :

M. Duprat regrette l'atteinte à la liberté et les inconvénients pratiques que la mise en place d'une ZFE-m implique. M. le Maire souhaiterait que la loi soit appliquée « à minima » : le plus tard possible (31 janvier 2024), du lundi au vendredi, pour les véhicules Crit'Air 4 et 5 uniquement pour poser le moins de difficultés. M. le Maire est également pour la mise en place d'un pass gratuit et facile à utiliser qui permette 12 entrées dans la métropole pour les véhicules interdits. Il conteste par ailleurs l'utilisation d'argent public pour accompagner les usagers vers un changement de véhicule et l'inégalité de traitement entre les citoyens.

Le contrôle du respect de la Zone à faibles émissions - mobilité

Question : Si la ZFE est mise en place, il faudra faire des contrôles par portiques et par la police. Je sais que les contrôles humains seront très peu faits et alors les règlements ne seront peut-être pas suivis. Comment contrôler ?

Réponse de BM : Aujourd'hui les contrôles reposent sur forces de l'ordre. La police nationale ne prend pas du tout en charge ces contrôles et la police municipale est déjà surchargée. Nous savons d'ores et déjà que les contrôles de la police seront des opérations « coup de poing » deux trois fois par ans sur une journée. Ça n'est donc pas suffisant. Tous les territoires font pression pour que le système soit automatisé rapidement. L'Etat vient de faire une proposition : un dispositif de contrôle automatisé qu'il va mettre à disposition de l'ensemble des collectivités concernées par la ZFE. Nous n'en savons pas plus pour le moment.

Les modes de transport alternatifs

Question : Un citoyen ayant vécu à Pau et à Paris partage son expérience par rapport au fait que ce sont des villes très bien desservies par les transports en commun. Ce n'est pas le cas pour Saint-Aubin. Il n'y a que le tram qui passe toutes les 12 minutes et il est saturé. Pourquoi

la métropole Bordelaise ne s'est pas saisie plus vite de l'enjeu de desserte des transports en commun ?

Réponse de BM : L'équipe de Bordeaux Métropole a mis en place dès 2020 une stratégie pour les mobilités (le Schéma des mobilités), bien avant d'être concernée par la mise en place d'une ZFE-m. Le Schéma des Mobilités a pour ligne directrice l'objectif de diminution de la part modale de la voiture de 50 à 33 %, via l'augmentation du nombre de lignes de bus, un accroissement kilométrique sur les pistes cyclables, la création de lignes de bus express, le RER métropolitain...

Le schéma propose des solutions de mobilités pouvant faciliter le déploiement de la ZFE-m mais celles-ci peuvent mettre plusieurs années avant d'être prêtes. A Saint-Aubin, le Schéma des mobilités comprend :

- la création d'une ligne de bus express desservant cette commune jusqu'à la gare Saint-Jean,
- un parking relais supplémentaire en extra rocade en plus du nouveau parking relais au niveau de l'aéroport.

Plusieurs projets sont en cours pour soulager le tram A et améliorer les liaisons entre la rive droite et la rive gauche (aménagement du Pont de Pierre, bus express, mise en service du Pont Simone Veil).

Question : Pourquoi laisser autant de place à la voiture individuelle et faire l'effort collectif de renouveler au moins un tiers du parc automobile plutôt que de trouver des alternatives à la voiture individuelle ?

Réponse de BM : Le schéma des mobilités prévoit bien de réduire la part modale de la voiture, partant du constat que la métropole est saturée de voitures. Il y a ensuite l'objectif de la neutralité carbone car aujourd'hui, 40% sont le fait des mobilités et particulièrement de la voiture. Les enjeux climatiques font que la voiture devra avoir de moins en de place. Dans les réunions publiques, le propos est souvent centré sur la voiture car l'équipe projet répond naturellement aux inquiétudes des usagers qui ont besoin d'utiliser la voiture. Elle souhaite cependant accompagner fortement vers un report modal. Strasbourg est ainsi arrivée à changer les habitudes de déplacement de 15% des usagers concernés par ZFE (qui ne peuvent donc plus utiliser leur véhicule). Cependant, étant conscient des différentes réalités des habitants du bassin de vie, le dispositif d'accompagnement lié à la ZFE ne se limite pas à l'incitation vers un report vers des modes de transports doux.

Question : L'utilisateur partage son expérience dangereuse des pistes cyclables bordelaises. La métropole est-elle consciente de l'état des pistes cyclables ?

Réponse de BM : Il y a une forte dynamique autour de la pratique du vélo dans la métropole. Le plan vélo qui comprend notamment le projet de « réseau express vélo », un réseau de pistes beaucoup plus qualitatives, défini par un programme d'aménagement dont la réalisation a été accélérée. La métropole est consciente que la pratique augmente plus vite que les capacités de la métropole à aménager les infrastructures nécessaires.

Les voitures électriques et les infrastructures de recharges

Question : Les voitures électriques sont moins polluantes et leur achat est encouragé, mais y a-t-il assez de bornes de recharge ? Et comment celles-ci seront alimentées ?

Réponse de BM : La métropole ne voit pas la voiture électrique comme la solution absolue. Pour être clair, il n'y aura pas que les véhicules électriques autorisés à terme et un grand nombre de véhicules essence sont aussi Crit'Air 1. Pour l'amélioration de la qualité de l'air, la voiture électrique est effectivement ce qu'il y a de mieux, mais est fortement émettrice de gaz à effet de serre lors de sa fabrication (plus que la production de moteurs thermiques). La métropole souhaite mener une réflexion sur la consommation des véhicules, notamment des véhicules les plus lourds qui sont forts émetteurs.

L'électrique a aussi des conséquences, mais pour les usagers qui n'ont pas d'autres alternatives que d'utiliser un véhicule personnel, cela peut être une solution. De plus, si la moitié du parc automobile français était électrique à l'horizon 2035, cela représenterait moins 10% de la consommation d'électricité française. Ces 10% peuvent être rapidement compensés si par ailleurs des économies sont faites.

Question : L'utilisation de véhicules électriques est mise en avant dans Bordeaux, mais dans le même temps l'offre de recharge est assez catastrophique. Qu'est-ce qui est prévu pour que les conducteurs puissent recharger leur véhicule sur le domaine public ?

Réponse de BM : Le réseau de bornes « Bluecub », hérité du groupe Bolloré, n'est effectivement pas forcément toujours en bon état et adapté à tous les véhicules. Un programme de remise en état a été voté par les élus avec l'objectif de tripler la capacité de recharge, par la mise aux normes et la création de bornes sur l'espace public.

La pollution liée à la rocade et au transit des camions

Question : Vous parlez de la pollution générée par les automobilistes dans Bordeaux, mais vous n'avez pas évoqué la question de la pollution liée aux usagers de la rocade. Ne faudrait-il pas se préoccuper en parallèle de cette pollution générée principalement par les poids-lourds ?

Réponse de BM : 8% des citoyens de la métropole sont exposés ou potentiellement exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires de certains polluants. Ces personnes résident principalement le long des boulevards, des quais, dans des habitations qui ne sont pas à directement à proximité de la rocade. Par ailleurs, les poids-lourds en transit sont en général des véhicules roulant beaucoup qui renouvellent leurs flottes régulièrement, ils sont souvent Crit'Air 2.

L'impact économique de la ZFE-m

Question : Une étude d'impact économique, industrielle et commerciale intra-rocade a-t-elle été faite ? Une délocalisation de certaines entreprises à l'intérieur de la rocade est-elle à prévoir ?

Réponse de BM : Il n'y a pas, à ce jour, d'études d'impact économique de la future ZFE sur Bordeaux Métropole. Des territoires étrangers, en Italie notamment ont mis en place des mesures similaires aux ZFE françaises et n'ont pas observé d'impact économique particulier.