



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

Compte rendu de la Réunion publique

Le Taillan-Médoc, le 26 janvier 2023

Introduction.

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants du Taillan-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 de la métropole.

Déroulé de la réunion.

Cette réunion publique a réuni une trentaine de participants et une dizaine d'élus.

La réunion a commencé par un mot de Monsieur Pascal Ozaneaux, adjoint aux mobilités et aux transports.

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.

Lors des temps d'échanges, les participants se sont principalement exprimés sur les modalités d'accompagnements facilitant la mobilité des usagers.

Le périmètre de la ZFE-m

Question : Étant donné l'importance de la pollution de l'air sur la rocade, pourquoi n'est-elle pas intégrée dans la Zone à Faibles Émissions - mobilité ?

Réponse de BM : La métropole n'a pas de pouvoir d'action sur la rocade car son gestionnaire est l'État. Le périmètre de la ZFE-m concerne l'intra-rocade car il a pour objectif d'être lisible pour les usagers. Cependant, la pollution de l'air sur la rocade pose question. Les études qui ont été menées sur l'application de la ZFE-m ont démontré qu'une grande partie des usagers empruntant la rocade rejoignent l'intra-rocade. Ces usagers seront alors concernés par cette réglementation.

La problématique des camions circulant ou stationnant au sein du périmètre

Question : La rocade est très empruntée par les poids lourds, ce qui impacte la qualité de l'air. Avez-vous envisagé un accès hors-rocade pour ces poids lourds ou une réduction de la vitesse sur la rocade ?

Réponse de BM : C'est la concentration de véhicules à un même endroit qui impacte principalement la qualité de l'air. Il est actuellement étudié avec les services de l'Etat de mettre en place un tarif plus onéreux aux péages pour les poids lourds, lors des heures de pointes, afin de les inciter à circuler en heures creuses. De plus la flotte des poids lourds étant régulièrement renouvelée, ils sont généralement de Crit'Air 2. Concernant la limitation de la vitesse sur la rocade, le sujet est actuellement en débat et une décision sera prise au niveau de l'État.

Remarque : Je réagis par rapport au sujet des poids lourds circulant sur la rocade, et la proposition de limiter leur présence aux heures de pointe. Je pense que cela serait compliqué à mettre en œuvre dans le monde du transport. De plus, au niveau des émissions, un poids lourd de 44 tonnes est très réglementé au niveau de l'entretien. Il y aurait davantage de

problématiques concernant les véhicules de travaux publics et ceux de 19 tonnes qui peuvent être plus polluants.

Réponse de BM : Il existe des chiffres sur les poids lourds immatriculés en Gironde : 50% des poids-lourds sont des Crit'Air 2. Le gaz étant très peu développé pour les poids-lourds, seulement 1% sont de Crit'Air 1. Il y a actuellement des appels d'offres de la Nouvelle-Aquitaine pour que ça se développe.

Les modalités d'accompagnement

Question : Je souhaite moins polluer et posséder une voiture plus récente, mais je n'en ai pas les moyens. Pourquoi les solutions sont-elles de taxer les usagers et non de proposer, par exemple, des transports gratuits ?

Réponse de BM : En effet avec seulement les 6 000 euros de la prime à la conversion, il est difficile d'acheter un véhicule plus récent. L'objectif de Bordeaux Métropole est de proposer des aides qui sont en adéquation avec le prix des véhicules d'occasion et neufs sur le marché automobile afin de limiter au mieux l'impact économique pour les usagers.

Au sujet de la gratuité des transports en commun, il a été voté en conseil métropolitain une tarification solidaire qui permet la gratuité ou la forte réduction des abonnements de transports en fonction du coefficient familial.

Question : A combien est évalué le coût de la mise en œuvre de la ZFE-m, et quel impact cela aura sur nos impôts ?

Réponse de BM : Le coût de la mise en œuvre de la ZFE-m est évalué à environ 40 millions sur toute la durée du dispositif et comprend également les aides financières. Ce budget peut évoluer à la hausse ou à la baisse car le montant des aides n'a pas encore été fixé. Ce coût n'aura pas d'incidence sur les impôts des ménages car le dispositif ZFE-m est inclus dans le budget de la métropole.

Question : Est-ce qu'il y aura des aides pour les Bordelais utilisant les transports en commun et laissant leurs véhicules dans les parkings relais ?

Réponse de BM : Le dispositif d'un compte mobilité visant à proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle sera étudié, il a été mis en place sur la métropole de Strasbourg, et pourrait permettre de faciliter le report modal.

Question : A combien s'élèvent les aides et à partir de quand faudra-t-il changer de voiture ?

Remarque : Le Taillan-Médoc est une commune qui a été fortement impactée par les intempéries de grêle du 20 juin 2022. Les habitants ont subi des coûts pour remettre en état leur véhicule et considèrent que les aides proposées sont insuffisantes pour motiver un changement de véhicule, véhicule dans lequel ils ont investis récemment.

Réponse de BM : L'équipe projet prend en note la remarque concernant les sinistres liés à la grêle. A la suite des remontées des usagers de cette phase de consultation et de son bilan, des arbitrages politiques vont avoir lieu à partir d'avril et auront pour objectif de définir le niveau des aides à proposer, le pourcentage de la population concerné et les critères autres

à prendre en considération comme la présence de sinistres liés à la grêle et le taux d'endettement.

Le montant des aides financières n'est pas encore connu car début 2023, l'État a changé le montant de ses aides. Bordeaux Métropole n'a pas encore fait de propositions concrètes sur le montant des aides qui seront proposées car elles devront être cumulables avec celles de l'État pour avoir du sens en termes économiques.

Selon les premières ébauches du calendrier de déploiement de la ZFE-m, il n'y aura probablement pas de sanctions avant 2025. Les arbitrages qui auront lieu printemps prochain le confirmeront. Ce qui est sûr aujourd'hui c'est que Bordeaux Métropole n'ira pas au-delà du Crit'Air 4 en 2025. De plus, suite à la crise des matières premières en Europe, il pourra y avoir des dérogations si vous avez commandé un véhicule mais que les délais de livraison sont longs.

Question : Est-ce que vous pourriez donner plus d'informations sur la solution du Rétrofit ? Combien est-ce que ça coûterait pour un particulier ?

Réponse de BM : Le rétrofit consiste à changer le moteur d'un véhicule pour un moteur électrique et coûte environ 15 000 euros pour une voiture. L'objectif de Bordeaux Métropole est de développer la filière et de proposer des aides financières complémentaires à celles de l'État. Cependant, actuellement avec le rétrofit, la technique ne permet pas la recharge rapide du véhicule et son autonomie est plus faible qu'un véhicule électrique classique.

Les vignettes Crit'Air

Question : Pourquoi la vignette Crit'Air ne prend en compte que l'année de mise en circulation du véhicule et son type de moteur et pas l'entretien d'un véhicule ? Un Crit'Air 3 peut moins polluer qu'un autre véhicule s'il est bien entretenu.

Réponse de BM : Les vignettes Crit'Air prennent en compte l'année de 1ère immatriculation et la motorisation d'un véhicule car elles correspondent aux normes qui ont été appliquées lors de la construction. Un diesel ancien va émettre 7,5 fois plus d'oxydes d'azote qu'un véhicule essence de 2011 et ce même s'il est bien entretenu. Lors d'un contrôle technique, les émissions de CO₂ du véhicule peuvent être mesurées, cependant au niveau de la qualité de l'air il y a très peu de moyens de retenir les émissions de polluants atmosphériques. Il est entendu que la vignette Crit'Air peut paraître injuste, des discussions sont en cours avec l'Etat pour voir si d'autres critères pourraient être pris en compte comme le CO₂ ou encore le poids du véhicule, car ces derniers polluent davantage en termes climatique. La réponse qui a été apportée par le ministère de l'intérieur, c'est que les vignettes Crit'Air n'ont pas vocation à évoluer.

Les véhicules concernés par la ZFE-m

Question : Est-ce que les véhicules de travaux publics sont concernés par la ZFE-m ?

Réponse de BM : Le système de vignettes Crit'Air s'applique aux véhicules ayant une immatriculation, ce qui n'est pas le cas de tous les véhicules de travaux publics. La métropole ne peut pas agir sur les véhicules de travaux public avec ce dispositif. Seuls les camions ayant

une immatriculation et circulant dans l'intra rocade seront concernés par la ZFE-m. Au sujet des camions des petites entreprises et des artisans, ils feront l'objet d'un accompagnement spécifique.

Question : Est-ce que les scooters sont soumis aux vignettes Crit'Air.

Réponse de BM : Oui, les véhicules deux-roues sont concernés par la ZFE-m.

Les dérogations concernant la ZFE-m

Question : Comment allez-vous garantir l'accès automobile aux établissements de santé comme les hôpitaux, les cliniques ou les pôles de santé ?

Réponse de BM : Nous étudions plusieurs possibilités comme des accès dérogatoires pour accéder aux établissements de santé. Les mesures de dérogations pourront prendre la forme d'un pass de 24h ou 48h à activer sur le site de la métropole et/ou d'une dérogation "petit rouleur" pour les usagers effectuant moins de 8000 km à l'année (par exemple) avec leur véhicule. Les véhicules d'urgence ne seront pas concernés par la ZFE-m et des procédures de recours pourraient être effectuées.

Question : Qu'a-t-il été prévu pour les habitants ayant des traitements de longue durée et habitant loin de la métropole ? Le pass ne semble pas approprié lorsqu'il s'agit d'urgence.

Réponse de BM : Toutes les mesures de dérogation n'ont pas été approfondies. Bordeaux Métropole se renseigne sur les mesures de dérogations proposées par les collectivités ayant mis en place une ZFE-m. Ce qui est proposé à Rouen Métropole et qui pourrait être appliqué à la ZFE-m de Bordeaux Métropole est une dérogation spécifique aux personnes ayant des traitements de longue durée. Ce sujet sera travaillé afin de proposer un accompagnement adéquat.

Question : Pour les personnes vivant à l'extérieur de la métropole mais effectuant leurs courses dans l'intra-rocade, quels seront les mesures d'accompagnement ?

Réponse de BM : La métropole travaille avec les collectivités alentours pour proposer des mesures d'accompagnement en plus des aides de l'Etat pour permettre à leurs habitants de continuer à se rendre dans la métropole pour par exemple y effectuer des achats. Si ces collectivités-là n'ont pas les moyens de proposer des aides complémentaires, des accès dérogatoires pourront aussi être mis en place afin d'accéder à certains parkings-relais situés dans l'intra-rocade.

Question : En ce qui concerne les véhicules de collections, est-ce qu'il y aura des dérogations ?

Réponse de BM : La fédération française des véhicules d'époque n'a pas encore terminé ses négociations avec l'État pour bénéficier d'une dérogation nationale. Les véhicules de collections ne représentent qu'un faible pourcentage de la pollution atmosphérique car ils sont peu nombreux.

Question : Concernant les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ne pouvant utiliser les modes alternatifs de transports, qu'a t'il été prévu ? Est-ce qu'il y aura des dérogations pour les

accompagnants vivant en dehors de la ZFE-m mais circulant quotidiennement dans l'intra-rocade pour assister leurs familles en situation d'handicap ?

Réponse de BM : Les PMR ne sont pas concernées par les ZFE-m en France et pourront circuler sans faire l'objet de contrôle. Pour les accompagnants des PMR, des études de dérogations sont en cours pour proposer des solutions adéquates, au même titre que les aides.

Question : Concernant le parc de bus de Bordeaux Métropole, est-ce qu'il est concerné par les restrictions de circulation de la ZFE-m ?

Réponse de BM : Les véhicules de transports publics ont une dérogation prévue par l'Etat. Mais le schéma directeur de renouvellement des bus de Bordeaux Métropole prévoit un plan ambitieux de renouvellement des transports en commun avec la mise en circulation de bus électriques. Sur la première année subsisteront encore quelques véhicules diesels qui seront peu à peu remplacés.

Question : Quelles sont les mesures d'accompagnement pour les artisans ? Il est d'ores et déjà de plus en plus difficile de trouver des artisans sur Bordeaux à cause des conditions de circulation et de stationnement.

Réponse de BM : Il y a donc vraie question sur les solutions d'accompagnement car 43% des artisans du bassin de vie sont en Crit'Air 3 (étude de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat, 2022). Ce sujet est travaillé actuellement avec la Chambre de Métiers.

La question des véhicules électriques et hydrogène

Question : Avez-vous prévu d'équiper les grands ensembles immobiliers de bornes de recharge ?

Réponse de BM : Bordeaux Métropole travaille en partenariat avec différents acteurs du secteur privé pour favoriser la mise en place de bornes de recharge. Des échanges sont en cours avec les bailleurs sociaux pour qu'ils puissent proposer des bornes de recharge à leurs locataires. Aussi, la métropole prévoit de mettre en place pour les parkings de plus de 20 places des bornes de recharge.

Question : Est-ce que la métropole vise le développement des véhicules hydrogènes ?

Réponse de BM : Bordeaux Métropole teste la mise en circulation de deux bus à hydrogène et a pour objectif d'accueillir des entreprises de développement de l'hydrogène. Au niveau national, il y a actuellement un débat sur le développement des véhicules hydrogène pour les particuliers, ce n'est donc pas encore un moyen de transport qui est diffusé au grand public.

Le dispositif de contrôle

Question : Quels sont les dispositifs de contrôle prévus sur la métropole ?

Réponse de BM : La métropole n'a pas la compétence du pouvoir de police et ne peut donc pas contrôler les vignettes Crit'Air. Ce sont les communes qui peuvent demander à la police municipale ou nationale. Les différentes communes de la métropole n'ont cependant pas

souhaité participer aux contrôles de la ZFE-m car c'est une réglementation de l'Etat. Toutefois, l'État travaille sur un dispositif de contrôle semi-automatique obligatoire. Ce dispositif ne pourra être appliqué que sur certaines entrées et n'aura pas le droit de prendre des images de plus de 15% des véhicules. Le contrôle sera semi-automatique car il sera accompagné du contrôle d'un policier qui signera la contravention.

Les éléments complémentaires sur la pollution atmosphérique

Question : Les particules fines proviennent de plusieurs sources d'émissions, quels sont les autres outils pour favoriser la qualité de l'air en complément de la ZFE-m ?

Réponse de BM : Une part importante des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines proviennent du moteur, des freins, des pneus d'un véhicule et de l'abrasion de la chaussée. En effet, ce n'est pas qu'un changement de véhicule qui va améliorer considérablement la qualité de l'air. La pollution atmosphérique est une question globale et appelle pour y répondre à une mobilisation collective et individuelle. Bordeaux Métropole travaille sur d'autres sujets comme le chauffage au bois, les paquebots, l'aérien afin de trouver des solutions de réduction des émissions sur d'autres secteurs émetteurs.