



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

### **Compte rendu de la Réunion publique**

### **Athénée municipal à Bordeaux, le 22 novembre 2022**

Cette réunion publique d'information a été organisée à **Bordeaux le 22 novembre 2022** pour informer les habitants de la métropole bordelaise et plus spécifiquement les bordelais(es) de **la mise en place prochaine d'une Zone à faibles émissions – mobilité (ZFE-m) sur le territoire de Bordeaux Métropole.**

En tant qu'agglomération de plus de 150 000 habitants, la métropole de Bordeaux se doit, de 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 volontaire en 2022-2023, avant la concertation réglementaire et la mise en place progressive du dispositif.

#### **Programme de la rencontre :**

- **Introduction de Claudine Bichet**, 1<sup>ère</sup> adjointe à la mairie de Bordeaux et vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la transition énergétique, du climat et de la santé.
- **Présentation :**
  - o Qu'est-ce qu'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ?
  - o Le projet de ZFE-m et son avancement à Bordeaux Métropole
  - o La démarche de consultation du public.
- **Questions – réponses**

## **Introduction**

Claudine Bichet rappelle le but premier d'une ZFE-m : l'amélioration de la qualité de l'air et la protection de la santé des habitants et des usagers du territoire. Ce n'est pas un outil de lutte contre le changement climatique. Il s'agit d'une obligation réglementaire fixée par l'Etat à partir de laquelle Bordeaux Métropole doit définir les modalités d'application sur son territoire. C'est aussi cette contrainte réglementaire qui guide le périmètre d'application puisque ce dispositif doit concerner plus de 50% de la population. Dans ce cadre, le périmètre délimité par la rocade (« l'intrarocade ») apparaît comme le cadre le plus lisible et compréhensible pour les usagers.

Cette réunion marque le début de la consultation publique, après un cycle de consultation ciblée avec des professionnels et des représentants de citoyens. Cette période doit permettre d'informer massivement les citoyens, mais également de mener une réflexion partagée sur les modalités de mise en place les plus adaptées de la Zone à faibles émissions à Bordeaux Métropole.

Bordeaux Métropole souhaite ainsi définir une ZFE-m qui soit acceptable pour les usagers, avec un juste niveau de contrainte, permettant d'accompagner et de ne pas exclure. La consultation doit permettre de recueillir le point de vue des habitants sur la soutenabilité des dispositifs d'accompagnement, l'accès à l'information et aux modes de transports alternatifs (qui sont disponibles ou seront mis en place dans un futur proche) et la communication liée au projet.

## **Présentation**

L'équipe procède ensuite à la présentation des éléments liés au projet :

- Un état des lieux de la pollution de l'air à Bordeaux ;
- Le mode de fonctionnement de la ZFE-m et des vignettes Crit'Air ;
- Le projet sur la métropole de Bordeaux : les aspects déjà actés (périmètre, types de véhicules concernés, date butoir) et les éléments à déterminer à l'issue de la consultation (le niveau d'interdiction des Crit'Air, la périodicité des mesures, les mesures d'accompagnement et les dérogations) ;
- Les scénarios envisagés pour le déploiement, le nombre de véhicules concernés et les conséquences de la ZFE-m sur la mobilité ;
- Les effets estimés de la ZFE-m sur la qualité de l'air ;
- L'accompagnement des usagers par Bordeaux Métropole et les aides financières ;
- La consultation du public.

*Le support de présentation complet est disponible sur le site de Bordeaux Métropole.*

## Questions - réponses

---

**Q :** Un résident du Barp prend la parole pour exposer son opinion opposée au projet.

**Q :** Habitant à Bordeaux de longue date, je suis conscient de notre exposition quotidienne à la pollution. **La ZFE peut-elle réellement réduire la pollution pour les habitants de Bordeaux qui vont être soumis à des contraintes pour sortir de la métropole ?**

*R :* Sur la ville de Bordeaux, la proportion de véhicules polluants est sensiblement la même que sur la métropole. Les problèmes de santé sont principalement causés par la concentration des polluants, notamment sur les grands axes (quais, boulevards, rocade). La pollution sur la rocade pose question mais il s'agit d'une compétence de l'Etat et non du territoire métropolitain sur lequel Bordeaux Métropole n'a pas de pouvoir d'action. L'interdiction des véhicules les plus polluants sur la rocade induirait des reports de trafic qui seraient impossibles à absorber par les autres axes et qui généreraient d'autres problèmes de pollution et de circulation. Un travail est cependant en cours avec l'Etat pour définir une manière d'agir en limitant les phénomènes d'engorgement du réseau secondaire qui est inadapté à une telle circulation.

**Q :** Retraité, j'habite dans le périmètre de la ZFE et roule peu avec mon véhicule (principalement à l'extérieur de la ZFE). **Peut-on espérer la mise en place des dérogations pour les véhicules des petits rouleurs (< de 8000km par an) comme cela a été fait dans d'autres métropoles ?**

*R :* La métropole s'inspire effectivement des réflexions des autres collectivités ayant déjà mis en place des ZFE-m. Une réflexion est en cours sur le cas des petits rouleurs mais rien n'est décidé.

**Q :** **N'est-il pas contreproductif que l'Etat oblige la mise en place d'une ZFE sans agir sur la pollution liée à la rocade ?**

*R :* En l'état, la loi ne laisse pas la possibilité à la Métropole d'agir sur la rocade. Ce point fera peut-être l'objet d'une modification à l'avenir.

**Q :** **Comment les scénarios vont-ils être mis en place ? La consultation citoyenne va-t-elle être prise en compte dans les choix ?**

*R :* La consultation à grande échelle permet en effet de prendre le pouls du territoire afin d'identifier un rythme de déploiement cohérent avec le territoire et sa population. C'est l'enjeu de cette consultation de recueillir le plus de matière possible avant la décision qui sera prise en conseil métropolitain.

**Q :** **Les niveaux de restrictions seront-ils coordonnés avec les autres ZFE en France ?**

*R : La coordination des niveaux de restriction entre les différentes métropoles est un enjeu identifié sur lequel Bordeaux Métropole est en discussion avec l'Etat, afin d'éviter les disparités et les incompréhensions pour les usagers.*

**Q : La question de l'urbanisme est-elle prise en compte dans le cadre de la mise en place de la ZFE ? Cette mesure ne va-t-elle pas favoriser l'étalement urbain ? Des foyers vont préférer changer de lieu d'habitation plutôt que changer de véhicule.**

*R : Le coût financier d'un changement de véhicule (avec les aides financières) semble moindre par rapport à celle d'un changement d'habitat. On peut supposer que peu de gens adopteront ce comportement en réponse à la ZFE-m, surtout que la question se posera toujours pour les personnes qui se déplacent quotidiennement sur la métropole.*

**Q : La ZFE ne crée-t-elle pas des inégalités entre les populations situées dans et en dehors du périmètre vis-à-vis de la pollution de l'air ?**

*R : Le problème de pollution de l'air et de santé est causé par la concentration des polluants dans les zones les plus denses. Sur la métropole, le phénomène se concentre sur le périmètre à l'intérieur de la rocade et encore plus sur la ville de Bordeaux, à cause de la densité de véhicules qui circulent (et souvent à des vitesses faibles). Tous les véhicules qui circulent dans la zone sont concernés pour réduire la pollution de l'air.*

**Q : Qu'est ce qui est prévu pour l'accès aux équipements métropolitains notamment les CHU depuis l'extérieur de la métropole ?**

*R : Sur les équipements métropolitains, des dérogations pourront être mises en place.*

**Q : Est-il prévu de mettre en place des parkings extérieurs à la rocade pour les personnes avec des véhicules concernés par les interdictions afin qu'ils puissent prendre les transports en commun ?**

*R : La métropole œuvre pour que les mesures de mobilité déployées orientent la population vers les transports en commun. Une étude des parkings relais est en cours pour évaluer la capacité des parkings afin d'améliorer l'offre ces prochaines années via l'extension des parkings relais. Des mesures dérogatoires pour accéder aux parkings relais intérieurs à la zone situés aux abords de la rocade sont aussi à l'étude.*

**Q : Quelle est la position actuelle de la métropole concernant les horaires d'interdiction ?**

*R : Le sujet n'est pas tranché mais c'est un élément sur lequel la consultation permet d'avoir des retours. Actuellement, l'application 7j/7 24/24h semble le plus lisible et compréhensible.*

**Q : Qu'est-il prévu pour les véhicules de collection ? Ceux-ci sont principalement utilisés pour de faibles kilométrages ou des raisons d'entretien.**

**R :** *Ce point n'est pas encore arbitré par la Métropole de Bordeaux mais des dérogations sont souvent prévues dans les autres territoires, considérant leur impact très faible sur les émissions de polluant.*

**Q :** **Les aides financières ne sont-elles pas insuffisantes pour permettre aux usagers de changer de véhicule, d'autant plus qu'elles sont réservées aux foyers ayant un quotient familial inférieur à 13000 euros ? Surtout vu le prix des véhicules électriques.**

**R :** *La métropole est consciente de la difficulté de certains ménages à changer de véhicule. C'est pour cela que nous travaillons sur un système d'aides financières pour faire en sorte que le reste à charge pour les foyers soit acceptable. Les aides proposées par l'Etat sont insuffisantes pour les familles avec un revenu fiscal inférieur à 13 000 euros, c'est pourquoi la Métropole travaille à développer des aides complémentaires, avec notamment une attention particulière pour les foyers avec un revenu inférieur à 6 000 euros. L'objectif est d'accompagner au mieux les habitants du territoire et ne mettre personne à l'écart.*

*Bordeaux Métropole estime aussi que malgré les avantages des véhicules électriques en émission de CO<sub>2</sub>, ce n'est pas la solution ultime. Les aides développées seront aussi valables pour les véhicules essence (Crit'Air 1) qui respectent les seuils de pollution.*

**Q :** **Quelle est l'action de la métropole concernant les bornes de recharges et les vélos-box ?** Leur nombre semble insuffisant à l'heure actuelle.

**R :** *Bordeaux Métropole agit globalement sur la mobilité pour réduire l'usage de la voiture, les émissions de gaz à effet de serre et la congestion urbaine. Le schéma des mobilités prévoit de renforcer les transports en commun et développer les axes de vélo.*

*Concernant les bornes de recharge électriques, une délibération est prévue sur le schéma des infrastructures de recharges électriques. L'idée est de travailler un maillage le plus efficace possible sur le territoire en complémentarité entre les bornes publiques et privées. Le retard est notamment dû au fait que l'Union Européenne a décidé d'un type de connecteurs universel qui n'était pas celui le plus utilisé dans la métropole, qui a hérité des bornes de recharges du réseau BlueCub. Ces bornes sont en cours de requalification en marché public, avec une répartition à l'échelle de la métropole. Le plan de ces stations et les dates sont disponibles sur le site de la métropole. Pour les vélos-box, la demande est identifiée mais les délais de fabrication sont importants (5 vélos box doivent être livrés prochainement).*

**Q :** **Plusieurs remarques :**

- **Il existe un problème de temporalité entre le véhicule que je vais devoir changer et les transports en commun que je vais vouloir prendre mais qui ne seront accessibles qu'en 2035.**
- **Les artisans seront aidés si leur siège est établi sur la métropole, mais la métropole a besoin d'artisans hors métropole aussi.**
- **L'objectif de réduction de pollution est partagé mais il semble par exemple difficile de comprendre la volonté de rénover le bâti pour ne pas le détruire et dans le même temps détruire un bon nombre de voitures.**

**R :**

- *La cohérence des temporalités est en effet un enjeu fondamental mais les axes de vélos et de bus express ne sont pas des infrastructures que l'on construit en une ou deux années. Le schéma des mobilités s'inscrit sur plusieurs années pour pouvoir développer de réelles alternatives à la voiture sur le long terme via le développement d'infrastructures. La mise en place de la ZFE-m étant obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'accompagnement au changement de véhicule sera un enjeu crucial pour les personnes qui n'ont pas de solutions alternatives à ce moment-là, mais ces aspects sont avancés en parallèle.*
- *Il est important de prendre en compte les problématiques de toutes les typologies d'utilisateurs : il y a effectivement un certain nombre de personnes qui circulent dans la métropole mais n'y vivent pas. En principe, ils ne peuvent pas bénéficier d'aides de la métropole car il ne s'agit pas de la compétence de la métropole. Bordeaux Métropole travaille avec les territoires voisins, la région (qui a la compétence des aides aux entreprises) et le département pour développer un système d'aide cohérent pour tous ceux qui doivent circuler sur la métropole sans y habiter. La métropole ne souhaite pas exclure du territoire, elle est consciente que le problème se pose à l'échelle du bassin de vie et ne s'arrête pas aux limites de la métropole.*
- *La métropole partage l'idée de ne pas se débarrasser de véhicules qui peuvent encore servir. Bordeaux Métropole souhaite à ce titre développer la filière du retrofit, qui permet de changer la motorisation d'un véhicule, ce qui est plus vertueux d'un point de vue environnemental, via l'accompagnement des professionnels.*

**Q : Les mesures prévues dans le schéma de mobilités (2021) sont-elles suffisantes pour agir sur les transports en commun, la congestion et le stationnement ? Ces alternatives sont-elles suffisamment calibrées pour accueillir l'afflux de voyageurs supplémentaires ? Les solutions de transport en commun sont-elles suffisamment attractives ?**

*R : Dans le schéma des mobilités, l'objectif fixé est celui d'un report modal (c'est-à-dire, que la population change de mode de transport en faveur des transports en commun et des mobilités douces) : Le but est de faire évoluer de 50% à 33% la part de la voiture en 2035. Ainsi, les mesures liées aux transports en commun sont calibrées pour atteindre cet objectif. Des études ont été mises en place en ce qui concerne la ZFE-m et montrent que le réseau aura la capacité d'absorber ce flux.*

**Q : Des objectifs à atteindre sont-ils fixés pour la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines ? Il semble important de mesurer cet effet pour évaluer la portée de la ZFE.**

*R : Les résultats en termes d'émissions seront publiés, une évaluation de la ZFE-m est prévue par les textes réglementaires. Il y aura bien une évaluation a posteriori des effets de la ZFE-m sur le territoire.*

**Q : Pourquoi la mise en place de la ZFE ne prend-t-elle pas en compte les polluants cancérigènes liés à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que la taille des véhicules ?**

*R : C'est l'Union européenne qui définit les normes européennes à partir desquelles sont développées les vignettes Crit'Air. Un travail est en cours pour l'intégration de l'abrasion des freins dans ces normes pour les prochains véhicules. Le comportement individuel lié à la*

*conduite influe aussi sur le niveau de pollutions mais il s'agit, comme pour la définition des critères de pollution, de facteurs hors du champ d'actions de la métropole.*