



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

Compte rendu de la Réunion publique

Talence, le 14 mars 2023

Introduction

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants de Talence 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 (BM) 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 plus d'une cinquantaine de participants.

La réunion a commencé par un mot de Monsieur Emmanuel Sallaberry, Maire de Talence, suivi d'une prise de parole de Madame Claudine Bichet, Vice-Présidente en charge du climat, de la transition énergétique et de la santé à Bordeaux Métropole.

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.

Situations spécifiques et dérogations

Question : Les personnes âgées ont souvent de vieilles voitures. Qu'est-il prévu pour les aider ?

Réponse : Les personnes âgées peuvent bénéficier des aides de l'Etat qui seront complétées par les aides de la Métropole (pour les métropolitains), sur critère de revenu. En parallèle, la Métropole travaille sur l'accompagnement des personnes vers le changement de mobilités pour inciter au report vers d'autres modes de transport (à travers le Schéma des Mobilités qui a pour objectif que la part de déplacements effectués en voiture, qui est de 50% à l'heure actuelle, passe à 33% en 2030). Des conseillers seront à disposition pour les personnes rencontrant des difficultés à faire les démarches. Nous sommes cependant conscients que l'état actuel du réseau et ses potentialités ne permettent pas à tous de trouver une solution en mobilités douces, c'est pourquoi un accompagnement financier au changement de véhicule est prévu.

Question : Certaines Métropoles ont instauré des dérogations pour les véhicules roulant à l'éthanol, est-ce un critère pour les dérogations à Bordeaux ?

Réponse : En effet, Montpellier a instauré une dérogation à la ZFE pour les véhicules roulants à l'éthanol (l'installation d'un boîtier sur un véhicule pour pouvoir rouler au bioéthanol coûte environ 1000€). Cela ne permet pas de changer de vignette mais la Métropole de Montpellier a fait le choix d'une dérogation pour ce cas. Une dérogation similaire pour la ZFE-m de Bordeaux pourra être étudiée. Pour les dérogations, une première liste sera publiée, mais elle pourra être enrichie avec le temps en fonction des retours et de l'expérience.

Question : Qu'en est-il des véhicules de collection ?

Réponse : Dans les ZFE déjà en vigueur, les véhicules de collection bénéficient d'une dérogation. Cela fait partie des dérogations laissées à l'appréciation de la collectivité, ce n'est pas une dérogation nationale. Les véhicules qualifiés comme véhicules de collection sont des véhicules qui circulent peu.

Question : Pour les véhicules de collection, effectivement ces véhicules roulent très peu et il n'est pas envisageable de se séparer de ces véhicules. Est-ce les dérogations que vous allez donner permettront de circuler dans la ZFE plus souvent que dans d'autres métropoles ?

Réponse : A Toulouse, le pass permet 52 passages par an. C'est une des ZFE avec le pass le plus généreux, ce qui lui fait perdre son côté occasionnel. Le pass permet de rouler pendant 24h dans la ZFE avec un véhicule théoriquement interdit de circulation dans la zone. Dans d'autres ZFE, le pass autorise 12 ou 24 jours de déplacements.

Question : A Toulouse, à partir d'une certaine période les véhicules de collection seront totalement interdits, est-ce le cas à Bordeaux ?

Réponse a posteriori : Les dérogations sont toujours à l'étude côté Bordeaux Métropole. La loi laisse la possibilité aux collectivités d'accorder des dérogations temporaires seulement (avec possibilité de reconduction). Seul l'Etat peut accorder des dérogations permanentes.

Question : Comment sont définies les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le cadre de la ZFE ? Est-ce que à partir d'un certain âge les personnes âgées ayant perdu leur motricité pourront utiliser des voitures normalement interdites ? Et comment signaler si une personne est agréée PMR ?

Réponse : La dérogation nationale pour les PMR est donnée aux personnes possédant la carte « mobilité-inclusion-stationnement ». L'État va mettre en place un portail spécifique pour que ces personnes se déclarent et la dérogation sera enregistrée au niveau national, peu importe dans quelle ZFE cette personne circule.

Question : Pourquoi ne pas donner une dérogation aux personnes ayant une carte grise domiciliée en intra ZFE en date d'avant la mise en place de la ZFE ? Donc les personnes qui viendraient emménager ultérieurement avec un véhicule non autorisé viendront en sachant qu'ils ne pourront pas utiliser ce véhicule. Comment faire lorsqu'on n'est pas éligible aux aides mais qu'on ne gagne pas assez pour changer de véhicule ? La ZFE représenterait un doublement de mon temps de trajet (et donc de la quantité de pollution émise).

Réponse : Bordeaux Métropole a pris en note cette remarque.

Question : Un véhicule qui ne pollue que peu mais qui roule beaucoup pollue autant qu'un véhicule très polluant qui roule peu. Une dérogation kilométrique a-t-elle été envisagée pour les personnes qui ne conduisent que peu leur véhicule Crit'Air 3 par exemple ?

Réponse : Les premières collectivités qui ont été confrontées à cette situation ont fait certains retours. Bordeaux Métropole utilisera par le système de contrôle de plaques d'immatriculation développé par l'État, avec un système fonctionnant au nombre de passages (contrôles aléatoires). Un « pass-ZFE », qui autorise un certain nombre d'entrées dans la ZFE aux véhicules habituellement exclus pourrait être mis en place, cela s'avère plus difficile pour permettre la circulation en dessous d'un certain nombre de kilomètre.

Cadre légal de la ZFE

Question : Quel gouvernement a décidé de mettre en place la ZFE ?

Réponse : La France a été condamnée deux fois pour son manque d'action sur les pollutions atmosphériques qui causent des problèmes sanitaires (40 000 décès prématurés en France chaque année). Une première loi, en 2019 a alors été promulguée pour obliger certaines métropoles à mettre en place des ZFE. Bordeaux Métropole a été impliquée dans le dispositif avec la deuxième loi, la « loi climat et résilience » (août 2021). Personne ne remet en question l'objectif de diminuer la pollution atmosphérique, mais bien les méthodes et le cadre utilisé, notamment avec la vignette Crit'Air qui ne prend en compte que la motorisation et l'âge du véhicule. Cette loi ZFE va entraîner le renouvellement du parc de véhicules, donc l'achat de voitures neuves pour lesquelles le poids n'est pas pris en compte alors que la fabrication d'un véhicule plus lourd a une empreinte carbone plus élevée aussi. Ce sont des sujets que nous portons en tant que collectivité vers l'État.

Question : Est-ce que l'État a alloué des crédits spéciaux pour mettre en place ces ZFE ?

Réponse : Il n'y a pas de soutien direct de l'État aux collectivités, malgré l'investissement important que la ZFE représente pour une Métropole comme celle de Bordeaux. Cela pose également la question de si la Métropole a vocation à payer des véhicules aux habitants de son territoire. Les aides de l'État vers les particuliers sont faibles, elles ne représentent que 20 à 30 % du prix des véhicules. Il revient aujourd'hui aux collectivités de combler ce trou.

[Complément a posteriori de la réunion : le Fonds Vert mis en place par l'Etat en 2023 et à destination des collectivités, peut permettre à Bordeaux Métropole d'obtenir certains financements, pour du conseil en mobilité auprès des usagers ou la mise en place des panneaux de signalisation par exemple.](#)

Vignettes Crit'Air

Question : Comment le barème des Crit'Air a-t-il été établi ? Sur la base des gaz émis par les véhicules uniquement ? Ou sur les particules liées au freinage, pneumatiques, etc. ?

Réponse : Le système des vignettes Crit'Air est une réglementation nationale qui décline une réglementation européenne (la norme « Euro »). Ce sont les normes de construction qui s'appliquent aux constructeurs européens, qui se sont durcies dans le temps. Plus les véhicules sont récents, plus ils ont dû répondre à des normes contraignantes au niveau de l'émission de polluants dus aux moteurs. La norme Euro ne se fonde effectivement que sur la motorisation et la grande lacune de ce système est que la réglementation ne prend pas en compte le poids du véhicule. Nous n'avons pas de marges de manœuvre sur cette question, car nous sommes contraints d'utiliser cette classification européenne. Les particules fines viennent principalement (mais pas uniquement) de l'abrasion de pneu et des freins. La ZFE agit majoritairement sur les émissions de dioxydes d'azote qui, elles, sont dues au moteur.

Pollution atmosphérique

Question : La densité des capteurs est-elle la même en intra-rocade qu'en extra ?

Réponse : Bordeaux Métropole travaille avec des experts de l'organisme indépendant Atmo Nouvelle-Aquitaine. Leurs études répondent à des normes et réglementations de l'UE pour surveiller la qualité de l'air. Il y a effectivement des stations de mesure qui suivent l'impact du

trafic routier particulièrement mais aussi des stations de fond, plus éloignées des axes de circulation qui évaluent la pollution de fond. Une dernière (à Bassens) mesure les pollutions industrielles.

Question : Pour ce qui est des paquebots de croisière qui accostent sur la Garonne, quelle est leur vignette Crit'Air ? Ils tournent au fioul lourd.

Réponse : La Métropole n'a pas de compétence pour agir sur les paquebots, mais a fait remonter ce sujet au niveau de l'Etat. Quand bien même des capteurs ont été mis en place, nous n'avons pas la capacité d'interdire les paquebots. C'est cependant grâce au lobbying des collectivités que l'Etat a accepté la mise en place de ZFE maritimes pour enfin prendre en compte cette source de pollution atmosphérique.

Complément d'information ajouté à posteriori : La réglementation impose l'utilisation de carburant à 0.1 % de soufre lorsque le navire est à quai. De plus, la charte des bonnes pratiques environnementales pour la croisière prévoit que les signataires s'engagent à utiliser un carburant à 0.1 % de soufre dès l'entrée de la zone de pilotage obligatoire, allant ainsi au-delà de la réglementation. Les paquebots sont émetteurs principalement de dioxyde de soufre, polluant qui ne fait pas l'objet de mesures spécifiques avec la ZFE.

Question : Depuis que le bus passe en face de chez moi, j'ai nettement plus de poussière dans mon domicile. Est-il prévu de faire un effort au niveau de TBM par rapport aux émissions de leur flotte de bus ?

Réponse : Bordeaux Métropole et TBM essaient d'être exemplaires sur le sujet, car nous sommes également contraints par un cadre légal (qui a été anticipé). La flotte de véhicules sera reconvertie vers des moteurs fonctionnant au bioGNV grâce auetrofit (qui consiste en ne changer que la motorisation sur un véhicule).

Deux-roues

Question : Pourquoi ne pas encourager l'utilisation des deux-roues motorisés, qui selon l'étude de la Febiac permettraient de résoudre le problème de la congestion automobile ?

Réponse : La question centrale dans la ZFE est la pollution atmosphérique et non pas la congestion. Les deux-roues émettent des polluants atmosphériques et sont concernés de la même manière.

Remarques : Un moteur de moto, pollue autant qu'une voiture, mais une moto pèse 230kg, une berline électrique ou thermique pèse 1,5t. Les infrastructures routières sont moins impactées par le passage d'une moto et de son pilote qu'une voiture. L'abrasion des pneus est aussi moindre, ce qui influe sur les émissions de particules. Les deux-roues offrent une solution plus rapide et moins impactante qu'une voiture ou que les transports en commun.

Réponse : En effet, qu'ils soient motorisés ou non, les deux-roues pèsent moins lourd, prennent moins de place, détériorent moins la chaussée et permettent de se déplacer plus rapidement. Mais en termes d'émissions de polluants (d'oxydes d'azote notamment), une moto

Crit'Air 5 émet un peu moins qu'une voiture diesel (soit beaucoup plus qu'une voiture essence), juste un peu moins de particules fines en raison de son poids plus faible.

Complément d'information ajouté à posteriori : Selon une étude réalisée par le conseil international sur le transport propre : par litre de carburant consommé, les émissions d'oxydes d'azote des deux roues motorisés sont inférieures à celles de la moyenne des véhicules diesel, mais trois fois plus élevées que la moyenne des voitures à essence. Les émissions de particules sont quant à elles plus proches d'un véhicule diesel que d'un véhicule essence.

Effets de la ZFE (sanitaires, sociaux, environnementaux)

Question : Vous nous avez présenté les polluants et les décès sur la Métropole chaque année. Le transport routier représente environ 30% des émissions de particules en suspension. Si l'on considère que 30% des émissions de particules viennent du transport routier et que 30% des particules émises par les voitures viennent de la motorisation, cela fait seulement 9% des émissions qui provient des moteurs des voitures. Si l'on supprime les Crit'Air 3,4,5, NC, on va réduire les émissions de 14 % : 14% de 9% ce n'est même pas 1,5 %. Cela ne semble pas très efficace alors que les chauffages au bois à foyers ouverts émettent beaucoup de particules fines par ailleurs.

Réponse : Les décès sont souvent le plus marquants, mais il y a aussi un coût sanitaire associé à tous les problèmes de santé induits par les oxydes d'azote qui là sont générés à 75% par le secteur des transports. Il est évalué en impact financier au niveau de la Métropole à environ 300 millions d'euros par an (personnes asthmatiques, problèmes respiratoires même s'ils n'en meurent pas il faut soigner ces gens). Pour les chauffages peu efficaces et polluants qui sont émetteurs de particules fines et très fines, la Métropole travaille à un dispositif pour changer ces chauffages. Nous sommes conscients que tout ne va pas se résoudre avec la ZFE.

Question : Je m'interroge sur le fond de cette politique. Plusieurs autorités reviennent dessus (Toulouse, Lyon, Allemagne) pour différentes raisons (périmètre trop petit, renouvellement naturel des véhicules qui amènent déjà vers des améliorations...). La ZFE risque de causer des effets délétères car elle est excluante envers la France périphérique, déjà victime de la gentrification, qui ne pourra plus aller en ville. Les objectifs sont nobles, tout le monde souhaite réduire la pollution, mais il y a un risque de fabriquer des bombes à retardement sociales, pour une efficacité peu probante. Il faut demander aux décideurs d'être le moins disant possible dans l'application de la loi : les critères les plus larges, les plus reculés et leur application la plus minimaliste.

Réponse : En effet, la presse relate des ralentissements sur la mise en place de différentes ZFE. Si la Métropole n'arrive pas à créer les conditions d'accompagnement suffisantes et donc les conditions d'acceptabilité sociale de la ZFE, ce sera une impasse. C'est pour cela que Bordeaux Métropole travaille depuis plus d'un an à réunir toutes les conditions et tout le panel de solutions y compris financières afin de ne laisser personne de côté dans la mise en place de ce projet. Pour l'instant la Métropole ne baisse pas les bras contrairement à d'autres, en revanche elle est consciente de toutes les lacunes du dispositif et en réponse à cela, des remontées régulières sont faites à l'État avec comme perspective d'améliorer ce dispositif (accompagnement financier, acceptabilité sociale, prise en compte de l'impact écologique au sens large...). En ce sens, dès cette semaine, Bordeaux Métropole rencontrera l'État deux fois par mois pour échanger sur les ZFE et améliorer le dispositif. C'est la méthode actuelle de

travail, il n'y a pas de décision de renoncer actuellement. A ceux qui parlent d'un impact faible, qui sommes-nous pour dire si 600 décès sont trop ou pas assez ? Aujourd'hui des gens sont malades et le coût associé est assez astronomique. A l'échelle nationale cela représente 40 000 décès par an. Qui sommes-nous pour dire que ce n'est pas un sujet ?

Remarque : Vous négligez cependant l'impact des poids lourds.

Réponse : La Métropole a conscience des lacunes, elle les remonte et fait en sorte qu'elles fassent évoluer le dispositif. Bordeaux Métropole ne baisse pas les bras car l'objet sanitaire ne peut pas être déconsidéré. L'idée est effectivement il faut trouver le bon équilibre, c'est l'objectif.

Si la Métropole finissait par repousser l'interdiction des Crit'Air 3 (qui représente un plus gros parc donc une plus grosse amélioration) en mettant en place une ZFE concernant uniquement les Crit'Air 4 et 5 (moins de 10% du parc), cela aurait forcément un effet d'accélération du renouvellement du parc. Les personnes qui envisagent un changement de véhicules, en sachant qu'un jour le Crit'Air 3 sera interdit, (même si c'est dans longtemps), vont éviter ces véhicules et directement se porter vers des Crit'Air 1 ou 2. Cela accélèrera naturellement le recul des Crit'Air 3 avant même leur interdiction.

Question : En effet, qui sommes-nous pour juger le nombre de mort de la pollution. Mais quid du taux de suicide lié à la violence sociale de l'Etat ?

Réponse : La Métropole ne va pas commenter les décisions de l'État. Mais effectivement, il y a un cadre légal, que la Métropole se doit de respecter tout en étant vigilante avec cet équilibre entre la mesure et son acceptabilité sociale tout en essayant de faire bouger l'État autant que possible.

Périmètre de la ZFE-m

Question : C'est aux personnes qui fréquentent l'intra-rocade de fournir des efforts pour 1,5 % d'amélioration, alors que c'est le trafic national et international qui vient polluer. Nous subissons la pollution, nous payons les dégradations des routes, nuisances sonores, nous avons tous les inconvénients sans les avantages.

Réponse : La Métropole n'a pas la possibilité d'agir dessus dans le cadre de la ZFE, car c'est l'État qui possède la compétence. La Métropole est en discussion avec la Préfecture pour voir ce qu'il est possible de faire sur le sujet, c'est un sujet qui impacte localement mais qui se gère au national. D'après une étude réalisée par le bureau d'études Egis, si l'on inclue la rocade dans le périmètre de la ZFE, cela génèrerait un report du trafic de véhicules polluants vers le réseau secondaire qui n'a pas la capacité d'absorber ce trafic. Cela provoquerait une situation invivable pour les riverains et augmenterait les polluants encore plus à proximité des habitations. Enfin, les camions qui transitent sur la rocade et qui appartiennent à des grandes compagnies internationales ne sont pas les plus polluants car la flotte est souvent renouvelée et ils correspondent aux critères des dernières normes Euro. La ZFE va également permettre le renouvellement d'une partie des véhicules même en extérieur de la rocade, donc une partie du trafic sera améliorée.

Question : Une ministre a dit que les collectivités n'avaient simplement qu'à mettre en place ces ZFE et faire quelque chose pour 2025. Vu le vent d'opposition, je vous conseille de le faire

à minima, par exemple dire que la ZFE de Bordeaux c'est le Cours de l'Intendance, et laisser ceux qui ont adopté cette loi se débrouiller avec ça.

Réponse : La loi impose que la ZFE concerne 50% de la population métropolitaine. C'est pour cela que l'intra boulevard ne fonctionne pas. Le périmètre intra-rocade englobe 63% des métropolitains et donc rentre dans la règle du périmètre.

Aides et accompagnements

Question : Concernant les aides aux petites entreprises, ne faudrait-il pas considérer la localisation du siège de l'entreprise, mais plutôt l'endroit où elle travaille ?

Réponse : C'est une solution retenue par le Grand Lyon, qui aide les artisans dont une partie du chiffre d'affaires est réalisée sur le territoire de la Métropole. C'est une piste que la Métropole étudie. Elle travaille à une échelle territoriale plus large, avec les EPCI voisins (établissements publics de coopération intercommunale), le Département et la Région, afin d'avoir un dispositif d'accompagnement qui soit le même pour tout le bassin de vie territoriale concerné.

Question : Les aides sont-elles accordées seulement pour les véhicules neufs ou ceux d'occasion également ?

Réponse : Les aides seront accordées aux véhicules neufs ou d'occasion Crit'Air 1 ou E.

Autres

Question : Est-il envisagé de mettre des écrans indiquant les temps d'attente dans les arrêts de bus ?

Réponse : Il y a une volonté de renforcer ces équipements qui existent déjà sur certains arrêts. Une autre solution a été mise en place, mais il faut avoir un smartphone : les arrêts sont équipés de QR codes qui mènent vers l'information des temps d'attente.