

DOSSIER DE PRESSE DU 31 MARS 2022

BORDEAUX MÉTROPOLE S'ENGAGE DANS LE PROCESSUS DE MISE EN PLACE D'UNE ZFE SUR SON TERRITOIRE



© JB Menges - Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole devra mettre en place une Zone à faibles émissions (ZFE) au plus tard le 1^{er} janvier 2025, en application de la loi « Climat et résilience » pour lutter contre la pollution de l'air. Selon cette obligation réglementaire, les métropoles de plus de 150 000 habitants doivent déterminer un périmètre où seuls les véhicules les moins polluants ont le droit de circuler. Huit métropoles ont déjà instauré une ZFE active sur leurs territoires.

Cette obligation est en lien direct avec la volonté d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations. En effet, chaque jour, un adulte inhale 10 000 à 20 000 litres d'air. Cet air est quasi exclusivement constitué d'oxygène et d'azote, mais il peut également contenir des polluants qui présentent une gêne ou un risque pour la santé et l'environnement. Si les sources de ces polluants sont multiples, les déplacements routiers contribuent jusqu'à 75 % pour les émissions de NO₂ (dioxyde d'azote) sur le territoire métropolitain.

Face à cet enjeu de santé publique, la ZFE est un levier pour améliorer la qualité de l'air et réduire le risque pour la santé des habitants.

Bordeaux Métropole prépare l'obligation légale de créer une ZFE en choisissant de consulter les acteurs du territoire et les habitants.

Objectif : définir un dispositif adaptable et progressif dans sa mise en œuvre.

La création d'une Zone à faibles émissions s'inscrit dans le temps long, elle constitue un acte majeur dans la transition énergétique et écologique de Bordeaux Métropole.

Qu'est-ce qu'une ZFE ?

Il s'agit d'une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte de manière pérenne selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. Son objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques (principalement les oxydes d'azote et les particules fines) afin d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie.

QUELLE ZFE POUR BORDEAUX MÉTROPOLE ?

Sur le territoire de Bordeaux Métropole, le secteur du transport est responsable de :

- 75 % des émissions de dioxyde d'azote (NO₂)
- 36 % des émissions de particules en suspension : usure des pneus et de la route, abrasion des plaquettes de frein...
- 32 % des émissions de particules fines (particules issues de la combustion du carburant).

Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans les voies respiratoires. Même à des concentrations relativement basses, les particules fines peuvent être irritantes et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble.

La pollution atmosphérique liée aux transports routiers impacte donc fortement la santé de la population. Afin de créer la ZFE la plus adaptée au territoire et aux usages de ses habitants, Bordeaux Métropole doit en définir les modalités d'application.

LES POINTS DÉJÀ TRANCHÉS

Le périmètre

Le périmètre doit couvrir de par la loi la majeure partie de la population.

C'est pourquoi, afin de cibler un territoire où les enjeux de réduction de pollution de l'air sont forts, Bordeaux Métropole a déterminé la zone de mise en œuvre de la ZFE **sur l'ensemble de l'intra-rocade, englobant 14 communes de la Métropole** (Bègles, Bordeaux, Bouliac, Bruges, Cenon, Eysines, Floirac, Gradignan, Le Bouscat, Lormont, Mérignac, Pessac, Talence, Villenave d'Ornon). La rocade n'est toutefois pas intégrée au périmètre de la ZFE afin d'éviter le report de trafic de transit sur les voies locales parallèles en extra-rocade.

Ce périmètre **couvre les deux tiers de la population de Bordeaux Métropole** conformément à la réglementation imposant de couvrir la majeure partie des habitants. Des dépassements réglementaires en NO₂ sont mis en évidence à partir des outils de modélisation d'ATMO Nouvelle-Aquitaine, le long des principaux axes routiers de l'agglomération bordelaise (rocade, A10, A63) et des axes majeurs du centre-ville de Bordeaux (boulevards, cours, quais) où se concentre la population.

Ce périmètre apparaît également comme **le plus lisible** pour les usagers. La rocade qui dessert tout le territoire est identifiée par tous les usagers, elle marque une délimitation claire de l'espace.

Par ailleurs, c'est dans ce périmètre que l'offre de transport en commun est la plus dense permettant aux usagers qui ne pourraient plus rentrer avec leur véhicule de bénéficier d'une alternative pour se déplacer dans la ZFE.

Enfin, ce périmètre comptabilise **500 000 déplacements routiers journaliers** répartis entre l'extra-rocade et l'intra-rocade, avec une moitié de déplacements internes à Bordeaux Métropole (extra-rocade <-> intra-rocade), l'autre moitié vient des territoires voisins (hors Métropole <-> intra-rocade).

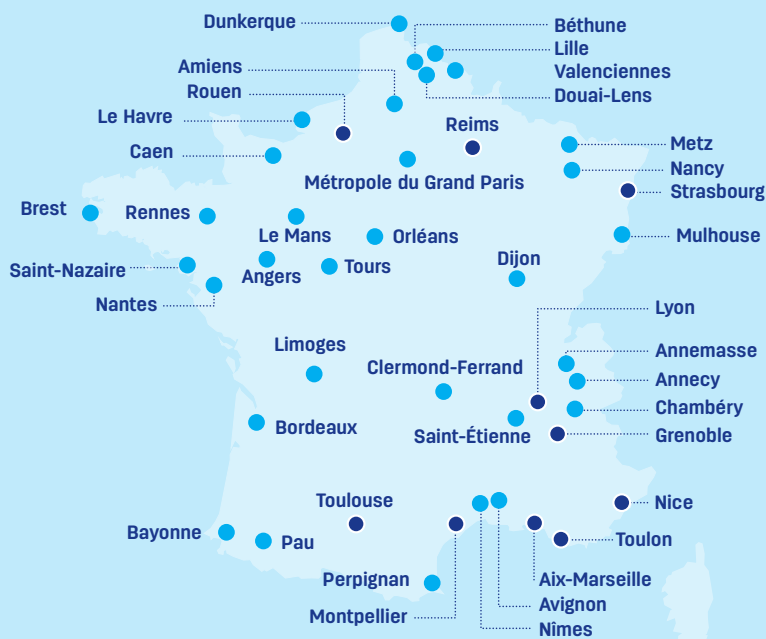
Ce périmètre devra être précisément défini notamment pour permettre, par exemple, l'accès à certains parcs de stationnement de la Métropole connectés avec des transports en commun qui faciliteront ensuite les déplacements au sein du périmètre.

La date d'entrée en vigueur

Le calendrier de mise en application est dicté par la loi. Les ZFE doivent être mise en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2025. Les agglomérations dépassant les seuils réglementaires de concentration de polluants atmosphériques ont été tenues de mettre en œuvre des ZFE dès 2021.

Villes concernées par une ZFE* en 2025

- Villes obligées en 2021
- Villes obligées en 2025



* Zone à Faibles émissions

LES POINTS ENCORE À DÉFINIR AU COURS DE LA PHASE DE CONSULTATION

La périodicité d'application : jours de la semaine, modalités horaires

Une ZFE est un dispositif qui restreint l'entrée des véhicules polluants sur un territoire de manière pérenne. Les mesures d'application au quotidien restent à déterminer. La ZFE s'articulera avec le dispositif de circulation différenciée instauré par la Préfecture de la Gironde mis en place en mars 2021, qui lui, est activé lors des pics de pollution. Si cela reste à définir, la tendance est plutôt de considérer que les restrictions s'appliqueront 7j/7 et 24h/24 car cela permet à tous les usagers d'avoir une règle simple.

Les catégories de véhicules concernés

Tous les types de véhicules (voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, deux-roues motorisés) peuvent à terme être concernés par les restrictions de circulation. La mise en place de la ZFE s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de leur contribution aux missions d'intérêt général. Certaines dérogations sont obligatoires et définies par la réglementation (véhicules d'urgence, véhicules portant une carte de stationnement pour personne handicapée...). La consultation menée par Bordeaux Métropole auprès des habitants et des acteurs du territoire permettra de déterminer les catégories de véhicules pouvant en bénéficier.

Les données issues des premières études montrent qu'une action sur l'ensemble des véhicules routiers (voitures, utilitaires, 2 roues motorisés, camions) a des effets nettement plus importants qu'une ZFE contraignant uniquement les poids lourds et véhicules utilitaires légers.

Le niveau d'interdiction de circulation

La vignette Crit'Air est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions. Elle permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et oxydes d'azote. Ce certificat qualité de l'air est attribué aux véhicules en fonction de leur catégorie, de leur âge et de leur carburant.

Son classement est simple :

- Crit'Air vert est le meilleur classement, celui des véhicules non-émetteurs de particules fines ni dioxydes d'azote. Il s'agit des véhicules 100 % électriques.
- Crit'Air « dégressive » de 1 à 5 : plus le numéro de vignette est élevé, plus le véhicule est polluant.
- Certains véhicules très polluants, généralement très anciens, sont « non-classés ». Aucune vignette Crit'Air ne peut leur être attribuée.

À l'issue de la phase de consultation, un bilan sera tiré pour identifier un seuil Crit'Air d'accès à la ZFE intra rocade. Les véhicules spécifiés (voitures et/ou utilitaires et/ou poids-lourds et/ou 2 roues-motorisés) dont le classement sera identique ou supérieur au seuil retenu ne pourront plus circuler dans l'intra-rocade à compter de la mise en place de la ZFE. Cette décision peut être progressive.

Des études techniques ont permis d'évaluer les effets de différentes hypothèses en tenant compte du parc actuel. La progressivité de la règle, étendant petit à petit la restriction des véhicules les moins bien classés (ou non classés) aux véhicules classés Crit'Air 3, est la mesure qui présente le ratio bénéfice qualité de l'air / contrainte habitants - usagers le plus intéressant.

Ainsi, une restriction jusqu'au Crit'Air 3 entraîne 23 % de baisse d'émission de dioxyde d'azote et 14 % des émissions de particules fines. Ces baisses sont de 6 % et 4 % si l'on retient une restriction jusqu'au Crit'Air 4 et au-delà.

Ces éléments font partis des études lancées pour approfondir les scénarios possibles qui seront naturellement mis à disposition de la population lorsque elles seront rendues.

On constate donc un vrai saut quantitatif entre les Crit'Air 4 et 3 sachant par ailleurs que la mutation naturelle du parc renforce le nombre de véhicules les moins polluants.

Le parc véhicule métropolitain au 1^{er} janvier 2021

On dénombre 429 368 voitures sur le territoire métropolitain. Le parc automobile se décompose de la manière suivante :

Vignette crit'air	Voiture	Véhicules utilitaires légers	Poids lourds
Crit'Air Vert	3126	1083	0
Crit'Air 1	129 820	1554	112
Crit'Air 2	150 900	38 983	3305
Crit'Air 3	98 886	10 017	1245
Crit'Air 4	28 972	5069	700
Crit'Air 5	5886	1783	626
Non classé	11 778	2491	398
Total	429 368	60 981	6386

La progressivité des mesures

Les restrictions de circulation basées sur le classement Crit'Air peuvent évoluer de manière progressive sur plusieurs années afin de permettre aux usagers de se préparer et leur permettre d'anticiper le changement dans leurs usages.

Ces différents critères peuvent être combinés pour déterminer ce que sera la ZFE métropolitaine. Pour autant, il faut trouver un équilibre entre le bénéfice pour l'amélioration de la qualité de l'air et la capacité pour la population de s'adapter aux nouvelles règles. La progressivité sera donc un élément important des choix à effectuer.

UNE GRANDE CONSULTATION POUR ASSOCIER HABITANTS, ACTEURS DU TERRITOIRE ET EXPERTS À LA DÉMARCHE

L'année 2022 marque le lancement du processus d'information et de consultation des acteurs non seulement du territoire métropolitain mais aussi des territoires voisins.

La consultation sur la mise en place de la ZFE prévue par Bordeaux Métropole porte à la fois sur les caractéristiques, les modalités de déploiement, c'est-à-dire le calendrier, l'échelonnement selon les vignettes Crit'Air, les dérogations réglementaires et optionnelles, ainsi que sur les mesures d'accompagnement (aides financières, solution de transports collectifs etc...) à destination des usagers résidents du territoire métropolitain.

Cette phase permettra d'identifier les problématiques relatives au déploiement de la ZFE, d'associer l'ensemble des communes et d'informer les usagers concernés dont 50 % résident hors de la métropole.

La consultation se découpe en plusieurs étapes pour associer les différents profils d'usagers.

- **Un sondage** mené par l'IFOP sur un échantillon représentatif de la population a débuté le 29 mars 2022. Il permettra de cerner les connaissances des habitants sur le sujet et de percevoir l'acceptabilité de la mise en place d'une ZFE sur le territoire métropolitain. Ce sondage permettra également de constituer les groupes témoins.
- **Une consultation grand public** via la diffusion d'un questionnaire en ligne, des animations sur le terrain au plus près des habitants (micro-trottoir, stands mobiles...), des réunions publiques, permettra d'informer et sensibiliser les habitants.

Objectif de cette phase : affiner les axes de travail, les mesures de levier et de frein à la mise en place de la ZFE. Cette participation ouverte au grand public aura lieu à partir de septembre 2022 et durera plusieurs mois jusqu'à la consultation réglementaire et la mise en place effective de la ZFE incluant la progressivité. Les habitants disposeront également d'une large information sur la ZFE sur le site de Bordeaux Métropole. A noter que le site internet de Bordeaux Métropole propose une page dédiée à la participation ouverte dès le vendredi 1^{er} avril 2022 (participation.bordeaux-metropole.fr).

- **Une consultation ciblée** qui se tiendra de mai à septembre 2022 aura pour but de travailler en profondeur les modalités de la ZFE notamment sur les cas particuliers. **Des groupes contacts** composés d'experts de la santé, de l'air, de la mobilité, de l'économie, permettront de recueillir les positionnements des acteurs et de travailler sur les mesures d'accompagnement. Parallèlement, **5 groupes témoins « usagers »** représentatifs des différentes typologies d'usagers de l'espace de circulation s'attacheront à identifier les cas particuliers, les enjeux de dérogation et les mesures d'accompagnement à mobiliser.
- **Une consultation territoriale** aura lieu en deux temps d'avril à octobre. Elle associera largement les partenaires de la métropole : élus, personnels, collectivités voisines, Région Nouvelle-Aquitaine, Département de la Gironde, partenaires économiques et sociaux pour agir en complémentarité et en cohérence avec l'ensemble des acteurs. Le premier temps de consultation sera tourné vers les 28 communes de la métropole, puis le second temps sera consacré aux EPCI voisins. Une contractualisation spécifique à la ZFE avec ces derniers sera mise en œuvre dans le cadre des coopérations territoriales. Par exemple, le « Contrat de nouveaux équilibres de coopération territoriale avec la Communauté d'Agglomération du Libournais » pour la période 2022 - 2026 prévoit, dans le volet mobilité, de travailler en collaboration sur la mise en place de la ZFE avec l'élaboration par La Cali d'un règlement d'intervention pour accompagner financièrement les ménages qui subiraient les conséquences de la ZFE, notamment pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions.

Le bilan des consultations permettra notamment d'arrêter les caractéristiques de la ZFE intra-rocade, un seuil Crit'Air sera identifié ou plusieurs selon un calendrier de déploiement. C'est alors que la concertation réglementaire et obligatoire pourra avoir lieu.

Parallèlement, tout au long du processus de consultation, Bordeaux Métropole s'engage à mettre en œuvre une communication spécifique : plaquette pédagogique, kits de communication mis à disposition des communes, affichages publics, conférences... qui permettront d'informer le grand public.

Calendrier Projet ZFE



- **Avril - septembre 2022 :** consultation ciblée.
- **Septembre - décembre 2022 :** consultation grand public.
- **Fin 2022 - début 2023 :** bilan de la consultation.
- **Courant 2023 :** consultation réglementaire puis mise en place pédagogique et progressive de la ZFE intra-rocade.

UNE MÉTHODE : LA PROGRESSIVITÉ

Si Bordeaux Métropole anticipe sur l'obligation légale du 1^{er} janvier 2025, c'est pour prendre le temps de penser les caractéristiques de la ZFE intra-rocade avec ses habitants et usagers, qu'ils soient professionnels ou particuliers, de façon à prendre en compte au maximum leurs problématiques respectives. C'est aussi pour prendre le temps de définir des mesures d'accompagnement utiles mais aussi tenables dans la durée.

Elle fait donc le choix non seulement d'une élaboration progressive et co-construite de la ZFE intra-rocade, mais aussi d'un déploiement progressif sur plusieurs années pour donner à chacun le temps de s'organiser et s'adapter à l'évolution naturelle du parc de véhicules en circulation.

LE RETOUR D'EXPÉRIENCES DES AUTRES MÉTROPOLES

Chaque collectivité décide de son calendrier et des modalités d'application de sa ZFE. L'expériences des métropoles qui ont déjà mis en œuvre des ZFE montre que la consultation et l'évolutivité des mesures sont essentielles dans la réussite du dispositif.

43 ZFE en France en 2025

Les ZFE se multiplient en Europe, où l'on en compte 230. Début 2022, 8 ZFE sont actives sur notre territoire et 6 sont engagées dans une démarche de mise en œuvre. D'ici 2025, il y aura 43 ZFE en France regroupant les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit plus de 10 millions de véhicules concernés par des restrictions de circulation, environ un tiers du parc automobile français

LE BILAN DE LA CONSULTATION

Bordeaux Métropole a pris le parti de construire sa phase de consultation en plusieurs grandes étapes. En s'adressant à plusieurs cibles au cours de temps de consultation différenciés, l'objectif est de croiser les regards sur la ZFE et d'en cerner les problématiques. Ce grand sujet axé autour de la mobilité soulève des enjeux sociaux, économiques, écologiques ou logistiques qui doivent être pris en compte. En consultant largement, la Métropole peut aussi mesurer l'acceptabilité sociale d'un tel dispositif.

Le bilan de la consultation permettra de repérer les freins et contraintes auxquels seraient confrontés habitants et professionnels, et de mettre en lumière les situations particulières. Il permettra également d'ajuster les mesures d'accompagnement.

UNE OFFRE RICHE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE MOBILITÉS ALTERNATIVES

La mise en place de la ZFE doit aussi être l'occasion d'encourager le changement d'habitude en permettant de changer de mode de déplacement. C'est l'enjeu de l'offre de transport en commun adaptée avec le bus, le RER, le tramway mais aussi bien sur le vélo et la marche pour les plus petites distances. On estime à près de 20 000 voyages supplémentaires dans les transports urbains et interurbains en heure de pointe. Cela représente environ 3 % de la fréquentation actuelle du réseau TBM. Cette hausse de fréquentation potentielle est soutenable pour le réseau de transport urbain ainsi que dans les parkings-relais (P+R).

Les besoins liés à la ZFE sont globalement absorbables sur la base de l'offre actuelle en P+R et des projets inscrits au nouveau Schéma des mobilités (1 000 places supplémentaires prévues).

C'est tout l'enjeu du Schéma des mobilités adopté par les élus en septembre 2021 qui doit permettre de développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.



Bordeaux Métropole : 1,5 million de déplacements en voiture au quotidien

Avec 4,2 déplacements par jour en moyenne par habitant, ce sont près de 3 millions de déplacements qui sont réalisés tous les jours sur le territoire métropolitain, dont 1,5 million en voiture. Or, la moitié de ces déplacements en voiture (750 000) font moins de 3 km et pourraient être effectués à pied, à vélo ou en transports en commun.

La circulation routière dans la métropole bordelaise n'est pas que le seul fruit des habitants :

- Un quart des emplois est occupé par des extra-métropolitains qui font le trajet domicile / travail en voiture, avec prédominance de l'autosolisme.
- 78 % des trajets (42 % des km) effectués dans la métropole sont des déplacements internes
- 22 % des trajets (58 % des km) effectués dans la métropole sont des déplacements extra/intra-métropole.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le système des vignettes Crit'Air va interdire les véhicules les plus polluants d'entrer ou de circuler dans la ZFE hormis ceux bénéficiant d'une dérogation.

Trois alternatives peuvent être étudiées pour se déplacer :

- Le report sur les transports collectifs, le vélo, la marche.
- L'adaptation de son véhicule.
- Le changement de son véhicule.

Des aides financières, tant pour les particuliers que pour les professionnels concernés, seront proposées en complément des aides déjà accordées par l'Etat : prime à la conversion, bonus écologique, rêtrofit du véhicule (c'est-à-dire le changement du moteur thermique d'une voiture par un moteur électrique ou au gaz naturel). Ces aides financières seront construites au cours de l'année 2022, et s'appuieront sur les recommandations tirées de la consultation du grand public.

Ces aides sont disponibles pour l'ensemble des habitants de la Métropole qu'ils résident dans le périmètre de la ZFE ou au-delà.

Pour les autres populations concernées, c'est un des enjeux des échanges avec les territoires voisins pour définir de quelle manière elles pourront être informées et accompagnées sur le chemin de cette transition. Le premier contrat de coopération signé avec La Calvi montre de ce point de vue qu'un partenariat peut être envisagé puisque dans tous les cas de figure, la mutation des flottes automobiles ne peut qu'être positive pour la qualité de vie dans nos territoires.

En conclusion, il faut rappeler que d'après ATMO Nouvelle Aquitaine, environ 8 % de la population de Bordeaux Métropole (soit près de 61 000 personnes - Chiffres 2019) habite une zone fragilisée où au moins une valeur limite réglementaire est régulièrement dépassée. Au-delà de l'obligation réglementaire à laquelle doit se conformer Bordeaux Métropole, la création d'une ZFE a pour objectif de contribuer à préserver la qualité de l'air et la santé des habitants. C'est donc un enjeu majeur pour notre environnement qui doit être intégré dans notre Plan Climat.

La mise en place d'une ZFE, démarche évolutive et progressive, ne se fera pas sans les habitants. Le large dispositif de consultation mis en œuvre par Bordeaux Métropole servira de base pour tracer les grands contours de la ZFE. Son bilan permettra d'ouvrir la consultation réglementaire qui se tiendra début 2023.

CONTACTS PRESSE

Bordeaux Métropole

Virginie Bougant - 06 27 52 48 69
vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Benoît Javot - 05 56 99 85 59 - 06 32 55 15 80
b.javot@bordeaux-metropole.fr