



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

Compte rendu de la Réunion publique

Le Haillan, le 23 mars 2023

Introduction

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer les habitants du Haillan, de Saint-Médard-en-Jalles et de Martignas-sur-Jalle 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 25 participants.

La réunion a commencé par un mot de Madame Andréa Kiss, Maire du Haillan. Monsieur Jérôme Pescina, Maire de Martignas-sur-Jalle était également présent.

Madame Claudine Bichet, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole en charge du climat, de la transition énergétique et de la santé, est arrivée au cours de la réunion (du fait d'une réunion sur la ZFE avec les acteurs économique) pour participer au temps d'échange avec le public présent.

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.

Périmètre

Question : Le périmètre de la ZFE sera-t-il amené à évoluer avec le temps ? Demain, la commune du Haillan sera-t-elle inclue dans la ZFE ?

Réponse : Le périmètre retenu aujourd'hui est l'intra rocade. A ce stade, les élus n'envisagent pas une évolution du périmètre. Le plus gros des enjeux sanitaires concerne les zones à forte concentration de populations et de trafic. De plus, les gains de la ZFE ne concerneront pas que la ZFE puisqu'une large proportion des gens qui passent par la ZFE transite aussi sur la rocade et en extra rocade. Réduire globalement la pollution de ces voyages-là réduira aussi la pollution sur la rocade et au-delà. Ce périmètre a été décidé après différentes études : si l'on passait du périmètre intra rocade à un périmètre métropolitain, les gains seraient marginaux. De plus, avec un périmètre métropolitain, cela engloberait des personnes qui ont moins d'accès aux transports en commun pour un gain peu significatif.

Remarque : La rocade est un axe important qui accueille beaucoup de poids lourds et dont la pollution ne s'arrête probablement pas à la rocade.

Réponse : 15 % du trafic sur la rocade est lié aux poids lourds, 8 % pour la rocade ouest. Sur tous ces poids lourds, la moitié dessert Bordeaux Métropole et l'autre moitié est du trafic international. Concernant les véhicules qui vont dans l'intra-rocade, ils seront soumis à la ZFE et auront par conséquent une vignette Crit'Air (qui inclue un système propre aux poids lourds). Pour les camions internationaux qui empruntent la rocade, ils sont principalement européens. En Europe, il y a plus de 200 ZFE dans les métropoles européennes. Ces flottes de camions sont très souvent renouvelées et la majorité de ces poids lourds sont Crit'Air 2 (car diesel). Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine développe le Bio Gaz et la Métropole souhaite abonder cet accompagnement pour augmenter la part des poids lourds Crit'Air 1. Tout cela profite à la qualité de l'air.

Il est clair que les concentrations les plus fortes sont sur la rocade, mais il serait intéressant de croiser cette carte avec la concentration des habitations. On remarque que très peu de gens habitent à proximité immédiate de la rocade, alors que sur les boulevards, les personnes ont littéralement leur fenêtre et leur porte qui donne sur les sources de pollution. L'impact sanitaire est le plus important à une telle proximité de la concentration de polluants.

De nombreuses personnes ont du mal à comprendre pourquoi la rocade (qui représente une ceinture à forte concentration de trafic) n'est pas incluse dans la ZFE. La Métropole n'a pas la compétence pour agir sur la rocade, c'est du ressort de l'État. D'autre part, les études qui ont été faites pour mesurer l'impact de la ZFE ont montré que si le périmètre englobait la rocade, des véhicules interdits se reporterait sur le réseau secondaire hors rocade qui n'a pas été conçu pour cela. Cela engendrerait une forte congestion à proximité immédiate des habitations, avec des conséquences seraient donc bien plus importantes que ce que cause aujourd'hui la rocade. La rocade est un sujet à traiter de manière plus large à l'échelle nationale pour inciter les transporteurs à aller vers des flottes plus propres.

Remarques : Les accès aux parkings de trams seront hors ZFE.

Réponse : En effet, les accès aux P+R situés en abord de rocade, à l'intérieur du périmètre, ne seront pas contrôlés pour permettre aux personnes souhaitant y accéder de rester libre de le faire.

Vignettes Crit'Air

Question : Pourquoi au contrôle technique un véhicule (un diesel de 2003, 110 000 km) est conforme au niveau de la pollution, mais pas pour la ZFE ?

Réponse : La vignette Crit'Air se fonde sur la norme Euro qui a été imposée par l'Union européenne lors de la construction du véhicule. Les vignettes Crit'Air via les normes Euro se fondent sur les émissions d'oxydes d'azote, de particules, d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. Le contrôle technique permet de vérifier que les émissions du véhicules sont conformes à ce qu'a prévu le constructeur lors de la fabrication du véhicule, pas moins, pas plus. De plus, la Métropole n'a pas le pouvoir de réformer le contrôle technique.

Question : A Barcelone le pass temporaire coutre 5€. Nos vignettes Crit'Air françaises correspondent elles aussi aux systèmes espagnol ou étrangers, et réciproquement ?

Réponse : Sur la Métropole, il n'y a pas ici de question de payer pour entrer en ZFE. Les normes sont européennes, chaque vignette correspond à une norme Euro. En Espagne, les vignettes sont différentes mais se fondent également sur les normes Euro. En France, il était question au début de ne pas contrôler les véhicules étrangers, mais cela a soulevé des débats, notamment pour les ZFE proches des frontières (Strasbourg, etc.). Il sera normalement possible de contrôler les véhicules étrangers à l'aide de leur plaque d'immatriculation (à partir de laquelle on peut retrouver la norme Euro du véhicule).

Pass occasionnel

Question : Comment aller à Bordeaux dans ce contexte ?

Réponse : Lorsqu'un véhicule est interdit d'accès dans la ZFE, plusieurs possibilités sont offertes. Des aides seront disponibles pour changer de véhicule y compris pour la location et l'achat d'occasion. Bordeaux Métropole fait des simulations sur le reste à charge, toutes ces informations seront disponibles dès septembre.

Si vous venez de manière occasionnelle au sein de la ZFE, Bordeaux Métropole travaille à l'instauration d'un pass occasionnel comme cela se fait déjà dans certaines ZFE. Le principe serait d'avoir la possibilité d'avoir un certain nombre de « pass » (autorisations) de 24 h pour circuler dans la ZFE avec un véhicule non autorisé sans être verbalisé. À Strasbourg, ce pass permet de venir dans la ZFE 24 fois par an par exemple.

Question : Comment faire quand on arrive de loin et qu'on vient rendre visite, avec un Crit'Air 4,5 ou NC, à une personne qui habite dans une ZFE ?

Réponse : N'importe quelle personne qui se rend sur une ZFE, qu'elle y habite ou non, doit avoir une vignette Crit'Air autorisée pour y circuler. Pour ce genre de situation, il sera mis en place un "pass" qui permettra, pour 24 h, de venir dans la ZFE pour des visites occasionnelles et ce un certain nombre de fois par an. Ce pass sera accessible à tout le monde et pas seulement aux métropolitains, car cela peut concerner tous les Français à un moment ou un autre. Un plan de communication national est en préparation sur le sujet des ZFE.

Question : Comment la demande sera matérialisée quand on veut rentrer dans une ZFE avec le pass occasionnel ?

Réponse : Il n'y a pas encore de système en place. À Toulouse, c'est un système de document à remplir. À Strasbourg, c'est un système informatisé, avec un nombre de pass par an que l'on peut déclencher pour 24 h. Ici, sur la Métropole, le but est de faire un système simple et facile d'utilisation comme à Strasbourg. Pour le lien entre les autorités de contrôle et la vignette du véhicule, il se fait par le fichier des plaques d'immatriculation : l'État a accès à la norme Euro et donc à la vignette Crit'Air.

Pollution et carburants

Question : Ça concerne seulement l'intra rocade, car il y aurait moins de polluants sur les autres communes. En partant de ce principe, pourquoi ne pas diminuer le taux d'imposition des zones rurales au motif qu'il y a moins de services publics ? Les enfants qui jouent au foot à l'intérieur de la rocade méritent autant d'être en bonne santé que les gamins qui jouent en extra rocade. On manque un peu de courage dans la mise en place de cette ZFE.

Réponse : Le choix du périmètre s'explique par un besoin de lisibilité. Par ailleurs, on constate une corrélation entre la densité de population et le niveau de pollution. Cependant, l'amélioration de la flotte de véhicules prévue dans le cadre de la ZFE aura des effets au-delà du périmètre en termes de pollution émise.

Sur le réseau TBM, il y a un objectif d'améliorer la qualité de l'air induite par les bus. Le bus express n'émettra quasiment plus de polluants. Pour le reste de la flotte de bus, elle est progressivement rétrofité avec du Bio GNV (biogaz naturel pour véhicule) qui est produit dans le Médoc. Cela réduira fortement les émissions de polluants de la flotte TBM.

Question : Lors des pics de pollution, est-ce que la règle restera sur le même Crit'Air ou bien le Crit'Air sera-t-il rehaussé ?

Réponse : Effectivement en cas de pics de pollution, la préfecture peut prendre des mesures en complément. Il serait donc possible que temporairement pendant le pic, la préfecture passe du Crit'Air 4 (par exemple) au Crit'Air 3.

Complément apporté à posteriori : Pendant les pics de pollution, la préfecture peut être amenée sous certaines conditions à déclencher la circulation différenciée. Ce dispositif repose aussi sur les vignettes Crit'air, et consiste lui aussi à interdire dans l'intra rocade certains véhicules, mais temporairement, uniquement lorsque la mesure est déclenchée. Aujourd'hui, le dispositif prévoit une interdiction des Crit'air NC, 5 et 4 de 6h à 22h dans l'intra rocade, lors de la circulation différenciée. A terme, la préfecture pourra décider de relever le seuil d'interdiction.

Remarque sur les pollutions émises par les avions et l'aéroport.

Question : Quelles sont les mesures mises en place pour agir sur la pollution liée aux bateaux de croisières sur les quais de Bordeaux ?

Réponse : Les voitures, utilitaires, camions et deux/trois roues motorisées, sont responsables de 62 % des émissions d'oxydes d'azote à Bordeaux Métropole. Pour ce qui concerne les particules fines, un tiers est dû à ces véhicules, car une autre grande partie est liée au chauffage. Sur ce point, la Métropole met en place d'autres actions pour composer un bouquet de solutions qui traitent toutes les principales sources de ces polluants. Pour en revenir aux émissions d'oxydes d'azote, environ 10 % des émissions sont liées au maritime et moins de 2 % liées aux paquebots de croisière. Ce phénomène est plus important à Marseille par exemple qu'à Bordeaux. Des mesures sont en cours sur les quais, mais le nombre d'escales de bateaux de croisières n'est pas du même ordre de grandeur. La Métropole développe également les stations électriques sur les quais pour que les bateaux fluviaux n'aient pas à faire tourner leurs moteurs en permanence.

Sur l'avion, la Métropole n'a aucune compétence pour agir. C'est au niveau national et international que cela se gère. Sur la ZFE Maritime, les collectivités ont obtenu de l'État des interdictions pour les paquebots les plus polluants après un fort lobbying.

Question : On ne parle jamais du moteur pantone qui permet d'injecter de l'eau dans un moteur diesel ou de la possibilité d'utiliser de l'huile de friture recyclée. Pourquoi ne pas imposer aux pétroliers de développer des carburants moins polluants ? Si on s'attaquait à ces éléments-là, on serait sur des seuils d'émissions beaucoup plus bas. A la différence des véhicules récents, les véhicules anciens n'émettent de particules fines, ce sont des particules lourdes qui tombent rapidement au sol. Le tout électrique est une solution qui n'est pas durable. Le biogaz est aussi une solution qui n'est pas développée, il n'y a pas d'aides pour rétrofiter son moteur vers du bio carburant. Il faudrait aussi prévoir les stations-services adaptées pour ravitailler ces véhicules qui tournent au bio carburant. Sur le rétrofit électrique, prenons l'exemple d'une Twingo. Avec un plein, il est possible de rouler toute une semaine, en électrique son autonomie va passer à 150 km maximum.

Réponse : La Métropole ne prône vraiment pas de remplacer chaque véhicule interdit pour un nouveau véhicule, ni le changement vers le tout électrique. Quand Bordeaux Métropole mentionne le rétrofit, il n'y a pas que l'électrique, il y a aussi le Bio GNV (biogaz) qui vise particulièrement les véhicules lourds qui en plus est produit localement dans le Médoc. En effet, il faut proposer un bouquet de solutions.

Pour les vignettes Crit'Air, il y a un système très technique qui permet à certains véhicules diesels d'avoir une autre vignette. Cela se fait en fonction de l'âge de véhicule, de la norme Européenne et d'autres caractéristiques techniques. Peut-être que les systèmes évoqués questions seraient concernés par ce fonctionnement. [Un tableau existe pour résumer cela.](#)

Au sujet du BioGNV, la Région Nouvelle-Aquitaine travaille actuellement au développement de stations d'avitaillement adaptées. L'idée aussi est d'aider en particulier les véhicules lourds à aller vers ce BioGNV.

Remarque : La réponse à la ZFE devra être un bouquet de solutions. Il faudrait aussi limiter ou réglementer la traversée de la rocade à certaines heures. Un véhicule qui roule ne pollue pas, c'est un véhicule dans la circulation qui pollue (vitesse réduite, arrête multiples...).

Réponse : Effectivement, la Métropole cherche à développer un ensemble de mesure de mobilité pour y répondre.

Question : Il est question ici de biocarburant, il faut rappeler qu'aujourd'hui la plupart de ces biocarburants / carburants propres sont produits à base d'huile de palme et donc cela cause de la déforestation. Lorsqu'on parle en France de reconvertis des surfaces agricoles pour produire ces nouveaux carburants, le prix demandé par les agriculteurs pour survivre est incompatible avec l'utilisation.

Réponse : Vous évoquez probablement le B100, là il était question du BioGNV qui est fait notamment dans le Médoc par la méthanisation, etc. Sur le B100, ce sont des moteurs très techniques, pour les poids lourds. L'Etat avait attribué le Crit'Air 1 aux véhicules roulant au B100, mais il est en train de revenir sur cette décision. En France, actuellement, la reconversion agricole est très encadrée. Il ne serait pas possible de produire à une échelle industrielle de quoi faire de la méthanisation ou de l'huile dérivée du colza pour ces biocarburants.

Question : Il a été acté un report sine die de la date de 2035 pour la fin de la vente des véhicules thermiques en Europe, on parle de 2040 ou 2050. Toute cette évolution se fonde sur une confiance excessive dans la décarbonation rêvée. Il va falloir élargir les délais. Comment expliquer que l'on met une date butoir pour le thermique 1 et 2 (Crit'Air 2 et 3), que l'on va les interdire en ville, mais qu'on va continuer de les vendre. C'est une insuffisance de vision globale qui ne relève pas d'une collectivité, mais évidemment d'une vision nationale, un plan qu'on attend sous peu.

Réponse : Sur le calendrier présenté, il n'est pas mentionné de fin du thermique. Même dans le calendrier le plus rapide, les véhicules essences de 2011 pourront toujours circuler. En 2035, si la législation européenne voit le jour, il est question de la fin de la commercialisation de voiture thermique, pas de la fin de la circulation. Par ailleurs, Bordeaux Métropole n'interdira pas le Crit'Air 1.

L'électrique est apparu pendant un temps comme la solution, mais si tous les pays remplacent 1 pour 1 leurs véhicules thermiques par des véhicules électriques fabriqués en Asie dans des usines qui tournent au charbon, c'est un très mauvais choix environnemental. Il faut réinterroger nos modes de déplacement quand c'est possible.

Question : On parle de problèmes de pollution, mais on n'arrête pas de se focaliser sur les véhicules (en continuant d'autoriser des SUV électriques) alors qu'il y a une problématique qui concerne les déplacements. Si un Crit'Air 2 ou 3 pollue 2 fois plus qu'un Crit'Air 1, pourquoi ne pas l'autoriser s'il y a plus de deux personnes dedans ? En concentrant le nombre de personnes par véhicule, on fluidifie les déplacements et on gagne globalement en termes d'ambitions de polluants.

Réponse : En effet, l'État accompagne beaucoup l'achat de véhicules électriques, les plafonds sont assez hauts et tombent vite dans des catégories SUV. Cela questionne beaucoup, car il va y avoir peu d'impact en matière de santé, mais cela pose une vraie question d'empreinte carbone. L'idée du covoiturage est intéressante, car il faudra des moyens pour inciter au covoiturage.

Aides au changement de véhicule et accompagnements

Question : Sur les aides, j'ai remarqué que vous ciblez les aides uniquement sur les véhicules électriques. Plutôt que de faire des aides uniquement pour les véhicules Crit'Air 1, pourquoi ne pas plutôt chercher à faire sortir les populations en passant déjà sur un Crit'Air 2 ou 3, qui sont plus accessibles pour les populations précaires qui ne pourront pas se payer les Crit'Air 1 même avec des aides. De plus, les véhicules électriques sont principalement fabriqués en Chine.

Réponse : Les dispositifs de l'État incitent fortement à passer aux véhicules électriques, ce n'est pas la position de la Métropole. Les aides de Bordeaux Métropole aideront par exemple à l'achat de Crit'Air 1 d'occasion (essence). Elles ne concernent pas en revanche les Crit'Air 2, car sur le marché, vendre son véhicule pour acheter un Crit'Air 2 fait que le coût de revient est tout à fait valable par rapport au système aidé. Cela revient parfois moins cher de faire ainsi que de passer par le système d'aides et d'opter pour le Crit'Air 1 ou E. Du point de vue empreinte carbone et émissions de gaz à effet de serre notamment pour la production de véhicules électriques, cela ne fait pas de sens de changer tous les véhicules demain. La Métropole préfère promouvoir la solution du rétrofit qui consiste à remplacer uniquement le moteur ce qui est beaucoup moins impactant. Ce soutien de Bordeaux Métropole se heurte à la lenteur du système national d'homologation qui n'a validé de six modèles de véhicules rétrofités.

Concernant les personnes précaires, la prise en compte de la justice sociale est un point central de toute cette démarche de concertation. Celle-ci nous permet de recenser l'ensemble des situations pour apporter le meilleur bouquet de solutions possible. Une partie de ces solutions s'appuie sur le Schéma des Mobilités qui vise à faire passer la part de la voiture dans les déplacements de 50 % aujourd'hui à 33 % en 2030. L'ambition de ces infrastructures est de permettre au plus de personnes possible de se passer de la voiture. Pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que de changer de véhicule, la Métropole a conscience de la charge que cela représente et l'enjeu est justement de trouver des réponses pour que personne ne soit dans l'incapacité de pouvoir se déplacer. Aujourd'hui cette loi s'accompagne d'aides de l'État,

ces aides représentent entre 25 et 30 % du cout d'achat du véhicule. C'est très insuffisant pour les personnes qui ont peu de moyens. Bordeaux Métropole souhaite abonder ces aides, ce qui représentera un accompagnement conséquent pour la Métropole, mais c'est une des conditions d'acceptabilité et de justice sociale.

Question : Pourquoi se limiter aux conditions de la prime à la conversion et ne pas élargir aux critères sociaux pour aider les gens qui pourraient envisager en amont de changer de véhicules. Pourquoi ne pas faire des aides dégressives selon si on a un Crit'Air 3, 4 ou 5 ?

Réponse : Sur la sortie du Crit'Air 2, l'horizon est 2030, il y a une forte demande pour que la prime à la conversion englobe aussi ces véhicules. C'est en dialogue avec l'État, les arbitrages seront rendus en juillet.

Bordeaux Métropole considère que se départir du système d'aide de l'Etat ne serait pas lisible et cohérent avec les aides nationales.

En parallèle des aides apportées aux véhicules, la Métropole travaille aussi sur les aides pour le vélo. En fonction des capacités physiques et de l'éloignement géographique, cela peut être une réelle alternative à la voiture. Sur la métropole, 50 % des trajets font moins de 3 km. Le vélo présente de nombreux bénéfices, c'est une alternative à développer. Les vélos (notamment à assistance électrique) pouvant coûter cher, il faut les accompagner financièrement.

Question : Au sujet des aides vélos, il serait intéressant d'inclure plus largement les types d'équipements comme les 3^e roues pour les personnes à mobilité réduite en fauteuil. Cela pourrait permettre un meilleur accès à ces nouvelles mobilités et permettre une certaine équité. Il existe une dérogation pour les personnes en situation de handicap pour accéder aux ZFE avec leur véhicule, mais certaines personnes par conscience collective souhaitent agir sur leurs émissions et n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule électrique.

Réponse : Quand on parle d'aides vélos, on ne parle pas seulement de vélos électriques et de vélos classiques, on parle aussi de vélos cargos et de vélos spécifiques. L'idée est d'aider tous ces types de vélos. Cette remarque a bien été prise en compte et sera transmise aux personnes en charge du développement de ces aides.

Remarque : Il va vraiment falloir faire la promotion des parkings d'entrée de rocade, mais aussi les rendre gratuits pour s'assurer que l'habitude prenne.

Réponse : Des tarifications incitatives pourraient être mises en place pour faciliter le passage à l'acte.

Question : Quels vont être les interlocuteurs locaux pour renseigner sur les aides éventuelles ? Quels sites ? Aujourd'hui sur les sites, nous sommes perdus dans une masse d'information contradictoire.

Réponse : Le système d'aides de la Métropole sera disponible dès 2024, la Métropole affichera de façon lisible une grille expliquant les aides selon les revenus. Un guichet unique

avec l'État sera mis en place via un site internet (celui de la prime à la conversion). Pour rappel, 2024 est une année blanche sur laquelle il n'y aura pas de contraventions.

La Métropole souhaite également mettre en place des solutions d'accompagnement humain afin d'aider les personnes qui auraient du mal avec ce type de démarches dématérialisées. Au-delà de la démarche administrative, c'est également un accompagnement en mobilités qui sera déployé afin d'informer au mieux les personnes sur les offres de mobilités qui pourraient s'appliquer dans leurs cas (autopartage, transports en communs, mobilités douces, etc.). Sur le site de la prime à la conversion, un numéro vert est disponible pour aider les personnes dans ces démarches. L'idée serait que, via ce numéro vert, le public ait aussi les informations sur les aides de Bordeaux Métropole. (Numéro vert : <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/#/contact>).

Question : Je crains que le mode d'attribution des aides reste opaque. Vous parliez de dérogation pour les artisans. Mon compagnon est salarié dans le bâtiment sans véhicule de fonction, je crains qu'il ne rentre dans aucune case. Idem pour les aides à domiciles qui se déplacent, elles aussi, avec leur propre véhicule.

Réponse : Un travail est fait sur l'accompagnement des entreprises dans la mobilité de leurs salariés (Plan Mobilité Employeurs). Cela vise à développer le covoiturage notamment. Il y a aussi un travail de fait sur les grosses entreprises qui emploient des personnes en horaires décalés, par exemple, le CHU. Par ailleurs, la Métropole travaille à la mise en place d'aide pour les professions libérales.

Dérogations éventuelles

Question : Les véhicules qui ont plus d'un certain âge et qui ont la carte grise pour véhicule de collection pourront circuler, mais pas les véhicules normaux ?

Réponse : Actuellement, il n'y a pas de dérogation nationale sur les véhicules de collection mais des dérogations mises en place par les collectivités. Cette demande est portée auprès de l'État par des associations, afin de permettre aux véhicules anciens, sortis à de rares occasions, de circuler en ZFE. Aujourd'hui toutes les ZFE déjà mises en place comportent une dérogation pour les véhicules de collection donc il est probable que la Métropole fasse de même. Pour y avoir le droit, il faut la carte grise « véhicule de collection ». Cela vise à mettre un cadre, car il existe des modèles de plus de 30 ans qui ne sont pas simplement des voitures de collection, mais plutôt des véhicules qui roulent très régulièrement et donc polluent beaucoup.

Calendrier

Question : 2024 serait une année blanche. Que va-t-il se passer le 1^{er} janvier 2025 pour les gens qui n'auront pas pu changer de véhicules ?

Réponse : Il n'y aura pas d'interdiction physique, mais plutôt un risque de contravention si l'on rentre dans la ZFE avec un véhicule interdit, à l'exception des véhicules qui le font de façon ponctuelle et occasionnelle plusieurs fois dans l'année via le pass. Aujourd'hui la verbalisation se fait par les forces de l'ordre. L'État travaille à un dispositif semi-automatique de verbalisation annoncé, au mieux, début 2025, mais qui verra probablement le jour pour fin 2025. Il ne s'agira

pas d'un contrôle intégral, mais d'un contrôle réalisé de manière aléatoire et avec des activations ponctuelles.

Autres questions

Question : *Je vois qu'il y a beaucoup de dérogations qui sont conférées à l'État. Les bus sont aussi toujours assez polluants. J'ai le sentiment que les collectivités et l'État se dédouanent totalement.*

Réponse : L'État en effet bénéficie de certaines dérogations (ambulance, pompiers, etc.), c'est aussi les cas pour les véhicules rattachés au ministère de la Défense. Du côté de la Métropole, de nombreux véhicules d'entretiens (bennes à ordures, balayeuses, etc.) sont concernés par les restrictions ZFE par exemple. Ces derniers correspondent tous à une vignette Crit'Air et la Métropole procèdera aux investissements nécessaires pour travailler sur ce point.

Question : Qui va déclencher ce contrôle aléatoire ?

Réponse : C'est l'État qui le déclenche, mais c'est la Métropole qui est chargée de le gérer. Pour l'instant, il y a une discussion pour savoir si c'est l'État ou la Métropole qui constate et signe la contravention.

Question de Jérôme Pescina, Maire de Martignas-sur-Jalle : Je suis très opposé à cette ZFE, qui pose une question d'exclusion. C'est une mesure de l'État qu'il faudra respecter. Après avoir promu pendant des années la voiture comme objet de liberté, elle devient un objet de contrainte en fonction de la capacité de chacun à investir pour être plus vertueux. La Métropole, peut-elle faire de 2025 une année blanche en termes de verbalisation ? 2024, c'est dans neuf mois.

Les Crit'Air 4 et 5 sur Martignas c'est 7 % donc 350 véhicules. C'est donc 350 personnes minimum à mettre dans d'autres moyens de transports au 1^{er} janvier 2024. Tous ne se rendent pas en ZFE mais l'enjeu est quand même là. Les mobilités alternatives à Martignas se résument à un bus toutes les 30 minutes qui est déjà plein en heures de pointes. La mise en place au premier janvier 2024 va imposer des contraintes qui ne sont pas solutionnées aujourd'hui par des modes alternatifs. Dès lors, comment allier le calendrier ZFE et le calendrier du schéma des mobilités qui, visiblement, ne peut pas être en route en janvier 2024, ni même en 2025 ? À Martignas la première aire de covoiturage par la Métropole est prévue pour 2027, de même pour les voies de bus et covoitages. Quant au nouveau schéma TBM de septembre 2023, ce sera toujours une seule ligne de bus avec fréquence de 30 minutes.

Réponse : La Métropole part du principe que si l'on attend que les infrastructures soient toutes prêtes, cela ne se fera jamais. Le réseau de mobilités se développe chaque jour et chaque année. Le réseau rêvé finira par arriver un jour, mais c'est lointain et le cycle des infrastructures est un cycle sans fin. Toutefois, la Métropole cherche des solutions pour tous les cas d'usages. Pour certains, le report modal sera suffisant, pour d'autres le seul choix sera le changement de véhicule ou de rétrofit, c'est pour cela que Bordeaux Métropole construit un système d'accompagnement global. La mise en place dès 2024 vise à communiquer, sensibiliser et accompagner dès 2024 et laisser du temps à chacun de s'organiser. Une fois que la loi sera en vigueur, il sera plus compliqué de s'adapter, il y a ce cadre qui nous oblige. Cette année

blanche en 2024 est aussi l'occasion de faire remonter des cas particuliers qui n'auraient pas été signalés durant la concertation.