



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

Compte rendu de la Réunion publique Floirac, le 20 mars 2023

Introduction

Cette réunion publique d'information avait pour objectif d'informer **les habitants de Floirac et de Bordeaux Bastide** 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 35 participants.

La réunion a commencé par un mot de M. Jean-Jacques Puyobrau, maire de Floirac et Mme Françoise Frémy, maire de quartier de Bordeaux Bastide.

Madame Claudine Bichet, Vice-Présidente en charge du climat, de la transition énergétique et de la santé à Bordeaux Métropole a ensuite pris la parole pour présenter les grandes lignes du dossier.

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.

Mobilités alternatives (parkings relais, transports et autopartage)

Question : Au regard du calendrier de la ZFE et celui de la délégation de services publics (DSP) Transport, la Métropole n'a-t-elle pas un train de retard sur la construction de parkings relais le long de la rocade ? Parmi les milliers de véhicules qui, aujourd'hui, entrent dans la Métropole, où pourront se garer tous les Crit'Air 4 et 5 qui ne pourront plus rentrer dans la ZFE ?

Complément d'un habitant de Bordeaux Bastide : Ces parkings ne doivent pas être simplement sur la rocade, mais aussi en amont à une dizaine de kilomètres.

Réponse : En effet, sur la rive droite, il n'y a quasiment pas de parking relais en extra rocade. Il y a la Gardette au nord, tous les autres sont en intra rocade. Aujourd'hui se pose la question de permettre un accès aux parkings relais situés à proximité de la rocade, par exemple Dravemont. A noter qu'en cours d'année, le parking public de l'Aréna (proche de la rocade) aura un usage mixte. En journée, il sera en fonction « Parking Relais » et les soirs de spectacle, il y aura un transfert d'usage. Par ailleurs, d'autres parkings relais sont en développement dans la stratégie des mobilités, notamment à Artigues et dans d'autres communes en extra rocade.

Question : De nombreuses résidences fleurissent dans la métropole. Pourquoi ne pas créer des flottes de résidences sur le modèle des flottes d'entreprises ? Cinquante ménages, en achetant leur appartement, achètent une partie d'un véhicule.

Réponse : La ZFE est l'occasion de changer de philosophie sur les modes de déplacements, nous avons tous droit aux déplacements. La Métropole se doit d'accompagner vers toutes les possibilités de déplacements qu'il y a. Culturellement, le modèle pousse à la possession de véhicules, mais il serait bon d'imaginer un droit à l'usage sans être propriétaire du véhicule. Ce mix entre l'autopartage et le recours aux transports en commun ou au vélo est une révolution culturelle vers laquelle il faut tendre. Ce projet de ZFE peut être une opportunité d'évolution.

La Métropole travaille sur la piste d'une aide pour les personnes passant d'un véhicule personnel à de l'autopartage. Il existe aujourd'hui des stations d'autopartage sur l'espace public. L'idée est de les développer pour mieux mailler le territoire afin de rendre cette solution

plus facilement utilisable par tout le monde. Sur la commune de Bordeaux il y a 140 véhicules d'autopartage. L'objectif est de continuer de développer cela, notamment sur la première couronne de l'agglomération.

Question : Pour certains déplacements, les transports en commun ne sont pas efficaces. J'habite à 200m de la rocade. Pour aller à la maire de Floirac, cela fait 1 h 30 aller/retour en transport en commun pour deux fois trois kilomètres. Avec mon propre véhicule, cela aurait été fait en 15min. La ZFE me pousse à ne plus prendre mon véhicule mais je reste impacté par la pollution de la rocade qui se situe à 200m.

Réponse : Il y a une carte qui mériterait d'être actualisée, c'est celle qui croise les données de la pollution avec celles de la population. Celle-ci montre que ce qui ressort en premier ce sont les boulevards : les populations habitant sur les boulevards sont à quelques mètres à peine de la source de pollution. Or le problème sanitaire de la pollution est un problème localisé, lié à la respiration à proximité directe des sources de pollutions. Lorsqu'on habite près de la rocade, on n'est pas en proximité immédiate. Ces quelques mètres de distance font la différence. Il ne faut quand même pas minimiser le fait que certaines personnes habitent en proximité de rocade, la pollution est plus forte que pour quelqu'un qui habite une zone éloignée de tout axe routier, mais ce n'est pas là que se trouve le plus de problèmes sanitaires associés.

Le risque sanitaire est lié à la concentration de cette pollution. C'est donc une problématique très urbaine, liée à la concentration de trafic et à la densité de populations qui vivent sur ces axes routiers à forte concentration. C'est pour cela que la loi impose des ZFE à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et dont le périmètre doit englober au moins 50% de la population de chacune de ces agglomérations.

Question : Aujourd'hui, pour aller travailler à l'autre bout de la métropole, c'est 1 h 30 en transports ou 20 minutes en voiture. Du simple au triple. Et pour les usagers des transports, c'est prendre le risque de retards (pannes, trafic, annulations). Des bus rapides vont être mis en place, mais sur les liaisons me concernant, il n'y a rien en projet. Qu'est-ce qui sera mis en place d'ici 2028 pour que les gens s'habituent à prendre les transports en communs ?

Réponse : Le Schéma des mobilités a pour ambition de développer toujours plus le réseau des transports en commun, mais aussi le réseau vélo. C'est une réelle alternative et même pour des trajets un peu longs. Un bon vélo électrique est aussi une solution pour les personnes qui en ont la capacité physique, c'est une solution tout à fait pertinente et de plus en plus utilisée sur la Métropole. Au 1^{er} janvier 2025, nous n'aurons pas le réseau de transports en commun dont tout le monde rêve. Le temps de construction des infrastructures est long. Si l'on attend à chaque fois que les infrastructures soient prêtes, rien ne sera fait. Tout ne sera pas prêt au 1^{er} janvier 2025 et c'est pour cela que l'accompagnement doit se faire sur différents moyens en s'adaptant aux situations des usagers du territoire. Par ailleurs, le Schéma des mobilités n'a pas vocation à créer des axes pour l'intégralité des cas de trafic qui existent. Les transports en communs sont développés là où les flux de voyageurs sont suffisamment importants. L'infrastructure a un coût financier et écologique. Chaque projet est évalué au regard de sa fréquentation potentielle pour juger de l'opportunité d'investir des millions d'euros et d'artificialiser des zones naturelles. L'idée est de réduire le recours à la voiture, mais il restera bien des voitures pour les cas d'usages où c'est le seul moyen possible. Quand tous les automobilistes qui peuvent avoir une alternative viable par les transports, le vélo, l'autopartage, auront changé de mode de mobilité, le nombre de voitures aura déjà largement diminué. Pour information, un véhicule en autopartage enlève 7 véhicules sur la chaussée. La

stratégie des mobilités vise cette réduction de la part modale des voitures de 50% aujourd'hui à 33% en 2030. 50% des déplacements en voiture sur la Métropole sont pour faire moins de 3 kilomètres. Bien sûr, certaines personnes rencontrent des difficultés à se déplacer, tout le monde ne peut pas se passer de la voiture même pour des petits trajets.

Précision : L'idée de l'autopartage est de ne plus avoir un véhicule individuel. Comme pour les V3, le principe est d'avoir des véhicules partagés en libre-service. De cette manière, on peut prendre un véhicule de manière ponctuelle, comme de la location, pour partir en vacances par exemple.

Question : En quoi consiste le rétrofit et cela concerne-t-il tous les véhicules ?

Réponse : Cela consiste à remplacer la motorisation d'un véhicule essence vers une motorisation plus propre, la plupart du temps de l'électrique. Dans le cadre des poids lourds ou des bus, le rétrofit se fait aussi vers du bioGNV (biogaz naturel). Pour la Métropole, c'est une solution qui fait sens puisqu'elle ne nécessite pas de produire tout un nouveau véhicule, mais simplement de toucher à la motorisation. Aujourd'hui l'obstacle est la réglementation nationale qui nécessite une homologation du modèle rétrofité par mesure de sécurité et de conformité. Il n'existe à l'heure actuelle qu'environ 6 modèles homologués, c'est trop peu. Là aussi, la Métropole fait du lobbying auprès de l'État pour faire bouger les lignes afin de promouvoir à une échelle beaucoup plus large. Aujourd'hui le coût de l'opération est assez élevé mais il baissera à mesure qu'il sera démocratisé. Il faudra là aussi un accompagnement financier à la hauteur. Le rétrofit est également une source d'emplois locaux pour les garagistes dont la charge de travail va diminuer à mesure que la part des véhicules électriques augmentera, ces derniers nécessitant beaucoup moins d'entretien.

Observations sur la ZFE

Question : Le ton de la présentation donne l'impression que la Métropole s'excuse de mettre en place une ZFE. Quand elle porte le développement de transports en commun ou des plans vélo, Bordeaux Métropole présente cela de manière très positive. Dans le cas présent, le ton donne l'impression que l'on s'excuse en permanence, comme si c'était une mauvaise chose d'améliorer la qualité de l'air.

Réponse : La ZFE est imposée par un cadre légal, et ce cadre ne convient pas parfaitement à la Métropole. C'est un projet très complexe dans sa mise en œuvre que ce soit du point de vue usager et de celui de la collectivité. Ce projet est loin de faire l'unanimité. Tout l'enjeu sera de trouver le juste équilibre entre l'objectif de santé publique et l'acceptabilité sociale des mesures qui vont avec. Sur l'aspect sanitaire, la Métropole souscrit pleinement à cet objectif. Qui peut se désintéresser de personnes qui décèdent prématurément tous les ans ? Qui peut ne pas prendre en compte le coût sanitaire des pathologies qui représente environ 300 millions d'euros par an sur la Métropole ? Un tiers des moins de 15 ans sont asthmatiques et il faut aussi soigner les cancers associés. La Métropole est engagée pour cette amélioration de la qualité de l'air. En revanche, les modalités aujourd'hui imposées pour la mise en place de la ZFE sont compliquées à expliquer et pas acceptées pour le moment par la totalité des usagers et à juste titre. Aujourd'hui l'État accompagne le remplacement de véhicules à hauteur de 25 à 30% du coût du véhicule. Le reste à charge est énorme. C'est aux usagers et aux collectivités de combler le reste. C'est une équation lourde à porter pour la Métropole. De plus, est-ce aux Métropoles de financer l'achat de voitures ? La Métropole peut financer les infrastructures visant à réduire l'usage de la voiture, mais financer l'achat de voitures elles-mêmes, c'est un

vrai sujet. Il y a donc plusieurs manières de voir les choses et il reste encore un gros travail de pédagogie et d'accompagnement à faire.

Question : Est-ce une loi nationale ou européenne ?

Réponse : C'est une loi nationale adoptée dans un cadre européen. La France a été condamnée par l'Europe à deux reprises pour non-respect des seuils de pollution de l'air. C'est donc la déclinaison nationale du droit européen. En outre, la France est un des pays qui a le plus tardé à se conformer à ces exigences.

Remarque : L'Allemagne recule sur la question des ZFE.

Question : Quels sont les profils sociaux culturels des personnes auditées ? Cette mesure va être une « bombe sociale ».

Réponse : Les travaux sociologiques le montrent, en réunion publique la population représentée est une population intéressée par la vie de la cité et qui a le temps d'assister à ces réunions. Pour ces raisons, la réunion publique n'est pas la seule façon de concerter à Bordeaux Métropole. Il y a une concertation qui dure depuis un an déjà. Un garage solidaire, des associations ont par exemple été associés à la réflexion. Le Département ayant la compétence en matière de minimas sociaux, la Métropole travaille aussi avec les Maisons Départementales de la Solidarité de la Gironde afin de toucher les publics qu'elles accompagnent dans leur travail quotidien. La Métropole est aussi en lien avec les Maisons de l'Emploi et prochainement avec l'Union Départementale des CCAS (Centre Communal d'Action Sociale). Toutes ces « têtes de réseaux », permettent d'atteindre l'ensemble des publics avec qui ces institutions travaillent. Par ailleurs, l'idée de l'année pédagogique en 2024 est pensée dans ce sens. La communication nationale arrivera cet été. Le sujet commence à s'inviter dans le débat ce qui va permettre à de plus en plus de gens de s'informer sur les ZFE. Cette année pédagogique vise à mettre en œuvre la mesure tout en laissant aux usagers un an pour s'adapter et être accompagnés. Cela vise aussi à faire remonter des éventuelles problématiques et cas particuliers qui ne seraient pas remontés durant les réunions publiques.

Calendrier

Question : Dans ses vœux, le président de Bordeaux Métropole sous-entendait que le Crit'Air 3 ne serait pas forcément appliqué. Si on ne le prend pas en compte, ça n'a aucun intérêt. Ce qui compte, c'est le taux de remplacement des véhicules. Aujourd'hui, vous montrez qu'il y a entre 20 et 25% de Crit'Air 3, combien en restera-t-il en 2027 ? S'il n'en reste que 5 ou 10 % cela signifie que leur interdiction n'agira sur pas grand-chose. Donc, il faut interdire le Crit'Air 3. Cela ne me dérange pas de payer des impôts si c'est pour payer des aides aux personnes qui ont besoin de changer de véhicules. Si le choix est fait de faire la ZFE, il faut vraiment la faire.

Réponse : Le renouvellement naturel du parc ferait en sorte que la proportion des Crit'Air 3 dans les véhicules en circulation passerait de 20% à 17%, la proportion reste donc élevée. En effet, n'interdire que les 4 et 5 n'aurait pas un très gros effet sur la qualité de l'air. L'effet d'entraînement sur les autres Crit'Air n'est cependant pas encore pris en compte dans les modélisations. La Métropole donne une visibilité jusqu'à l'interdiction du Crit'Air 2 pour montrer que le projet a vocation à plus long terme de faire sortir la majeure partie des véhicules

polluants du parc à un horizon lointain. D'une part, certains acteurs économiques ont besoin de cette visibilité pour les choix de flottes. Et d'autre part cela aura pour effet d'accélérer le renouvellement du parc vers des véhicules beaucoup moins polluants avec un effet « d'enjambement » par les personnes qui changent de voiture. Plutôt que de se porter aujourd'hui sur un Crit'Air 3 ils vont directement aller au Crit'Air 1 ou éviter de devoir changer à nouveau de véhicule dans quelques années.

Renouvellement du parc automobile et transition environnementale

Questions : Je possède un véhicule diesel de 2005 mais ne souhaite pas changer de véhicule puisqu'il roule. Qu'est-ce qui pollue le plus : garder ce véhicule ou changer de véhicule tous les 5 ans ? La ZFE est absurde : les émissions du transport aérien ont retrouvé des niveaux hauts. La solution est de réduire le parc automobile : 99% du temps un véhicule est stationné, et quand il est utilisé c'est, la plupart du temps, par une seule personne. L'Etat et Bordeaux Métropole prévoient-ils des bonus pour les personnes qui renoncent à leur véhicule et qui loueront des véhicules en cas de besoins (week-end, vacances etc.) ?

- *En France, il y aurait un parc de 38 millions de voitures. La production française, c'est 2 millions de véhicules par an. Les Crit'Air 3, 4, 5 représentent 50% des véhicules.*
- *Combien de temps sera nécessaire pour renouveler ce parc ? On va aller chercher ces véhicules à l'autre bout du monde.*
- *Dans le cadre de la transition écologique, le message est de réparer, réemployer, transformer etc. Finalement, la ZFE vise beaucoup à remplacer des véhicules qui roulent bien. Cela ne va-t-il pas à l'encontre de la transition ?*

Réponse : Il y a deux principes à distinguer. La ZFE cherche à améliorer la qualité de l'air, en agissant en particulier sur les oxydes d'azote, les particules en suspension et les particules fines. Il y a un deuxième problème : le réchauffement climatique qui concerne principalement les gaz à effets de serre. Ces derniers sont liés aux énergies utilisées, en l'occurrence des énergies fossiles (gaz, charbon, pétrole). Les gaz à effet de serre ne sont pas des polluants qui vont créer directement des problèmes de santé, ils vont s'accumuler dans l'atmosphère et ainsi être la cause du changement climatique. Dans la création d'un véhicule, on utilise de l'énergie. Et ces véhicules sont souvent produits en Asie, où l'énergie utilisée n'est pas particulièrement propre, en particulier à cause d'un fort recours au charbon. Donc les émissions carbonées de la production d'un véhicule sont très élevées. Faire une ZFE pour changer « un pour un » tous les véhicules thermiques en électrique, cela aurait un fort effet en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas la solution portée par la Métropole qui préfère encourager la pratique du retrofit. Cela consiste à changer uniquement le moteur. Bordeaux Métropole porte aussi la volonté d'accompagner au mieux tous les usagers vers des changements de modes de locomotion (plus de transports en commun, plus de vélo, et plus d'autopartage).

Situations particulières et dérogations

Question : Pour une entreprise publique, comment faire pour avertir les transporteurs pour qu'ils aient la bonne vignette en 2025 pour continuer à livrer l'entreprise ? Les marchés publics seront toujours en cours, comment changer en cours de route les exigences ?

Réponse : Avec toutes les ZFE, les transporteurs vont faire face à des difficultés certaines à causes des différentes règles dans chaque agglomération. Une des solutions sera de renouveler leurs flottes. Globalement les grosses compagnies de transport sont celles qui n'ont pas les plus mauvais Crit'Air, elles ont les moyens de renouveler leurs flottes et ont anticipé les ZFE. Le point de vigilance concerne plutôt les petites structures. Il faudra en discuter avec les transporteurs concernés.

Ce n'est pas le client qui est responsable de la situation. C'est le transporteur qui est responsable de sa flotte. En revanche, il peut être utile de les informer sur la ZFE. Si la flotte est en régie, c'est différent. Si les véhicules concernés sont des véhicules spécifiques dont une alternative en Crit'Air autorisés n'existe pas, il faut alerter la Métropole pour envisager des dérogations et/ou des accompagnements.

Remarque d'un·e participant·e : D'après les transporteurs, la ZFE est une opportunité dans le cadre de la concurrence locale avec des entreprises polonaises, lituaniennes, roumaines qui font du cabotage avec des camions qui ne sont pas du tout aux normes.

Question : Comment procéder pour les camping-cars stationnés en intra-rocade ?

Réponse : Deux solutions sont étudiées. D'une part, il y aurait la possibilité d'établir une dérogation pour certains types de véhicules pendant une ou plusieurs années. L'autre possibilité consiste à la création d'un « pass ZFE » pour les personnes qui utiliseraient leur véhicule de manière occasionnelle. Par exemple la possibilité de franchir la ZFE, 12 ou 24 fois par an avec un véhicule qui n'a pas la bonne vignette. De cette manière, ce camping-car pourrait se déplacer en ZFE pour aller et revenir de vacances. Ce système de pass pourrait donc concerner tous les déplacements occasionnels (vacances, procédures administratives etc.). Ces modalités seront tranchées dans les prochains mois.

Question : Comment fonctionnera la dérogation pour les personnes en situation de handicap ? Vous avez précisé cette fois-ci que les dérogations s'obtiendraient grâce à la carte mobilité inclusion stationnement, mais cette carte est un "graal" qu'il est très difficile d'obtenir. Nous sommes des millions à souffrir de handicaps invisibles reconnus par l'OMS mais les lois en France sont très difficiles à faire évoluer.

Réponse : La dérogation s'applique grâce à la « carte mobilité inclusion stationnement ». La Métropole travaille avec le CHU de Bordeaux pour lister toutes les pathologies qui auraient besoin d'un accompagnement spécifique et du type d'accompagnement nécessaire (dérogation locale, etc.)

Périmètre de la ZFE

Question : Pourquoi ne pas inclure la rocade dans la ZFE et pourquoi ne rien faire sur le ferroutage ?

Réponse : La Métropole n'a pas de compétence pour agir. C'est l'État qui peut décider ou non d'interdire les véhicules polluants sur la rocade. Si toutefois les véhicules polluants étaient interdits de circuler sur la rocade, cela reporterait massivement le trafic sur des axes secondaires qui ne sont pas du tout dimensionnés, adaptés et structurés pour un tel volume

de passage. Cela générerait une forte congestion sur ces axes et cela rapprocherait la pollution de la population. Ce n'est pas une solution. La solution se situe à l'échelle nationale pour voir comment réduire le trafic routier de marchandises ou trouver d'autres alternatives comme le ferroutage ou la voie fluviale. Cela ne peut se régler qu'à l'échelle nationale et BM pousse dans ce sens dans son dialogue avec l'Etat.

Vignette Crit'Air

Question : Pourquoi ne pas se fonder sur le contrôle technique pour évaluer la pollution des véhicules ?

Réponse : Actuellement, le contrôle technique mesure le taux de monoxydes de carbone et non les oxydes d'azotes. La Métropole n'a pas le pouvoir pour réformer le contrôle technique. Le contrôle technique permet de s'assurer que les émissions du véhicule sont toujours en conformité avec les prévisions du constructeur. Cet enjeu de l'évaluation plus large de la pollution par ces vignettes (non-prise en compte du poids etc.) a été remonté à l'État.

Questions : Les vignettes sont-elles évolutives ? Une Crit'Air 1 aujourd'hui sera-t-elle Crit'Air 3 dans 10 ans ?

Réponse : Ce ne sont pas des vignettes évolutives, elles sont fondées sur des normes EURO. Ces normes ont débuté en 1996 et au fil des générations de normes, elles ont été de plus en plus strictes sur les émissions de polluants par les moteurs des véhicules. Cette norme peut être retrouvée sur la carte grise à la case v9. Un véhicule norme EURO6 (qui peut avoir la classe Crit'Air 1) sera toujours norme EURO6 / Crit'Air 1. Lorsqu'il y aura de nouvelles normes EURO (horizon au-delà de 2027) l'État devra trouver comment nommer les vignettes Crit'Air correspondantes.

Aides et accompagnement

Question : De moins en moins d'artisans acceptent de venir à Bordeaux en raison du stationnement et de la ZFE. Comment faire ?

Réponse : Parmi le volet d'aides, certaines concernent les acteurs économiques dont les petits artisans. Cela représentera pour eux une charge financière significative. La Métropole sera vigilante aux cas des TPE/PME pour les accompagner au mieux et ne pas ajouter des barrières supplémentaires.

Question : Les aides financières sont-elles accessibles aux collectivités publiques ?

Réponse : Les aides de l'État sont ouvertes à toutes personnes morales, donc les collectivités sont éligibles à ces dispositifs. La Métropole prend note de cette préoccupation concernant les collectivités publiques qui pourraient avoir des difficultés à renouveler leurs flottes.

Question : Les aides de l'Etat peuvent-elles concerner les véhicules d'occasion ? Et les scooters électriques peuvent-ils aussi bénéficier de ces aides ?

Réponse : L'État aide à l'achat et la location longue durée de véhicules neufs et d'occasion. Les deux roues motorisées électriques font aussi l'objet d'aides de l'État. Ces aides sont à retrouver sur le site de la prime à la conversion.

Remarque : Tout cela devrait s'accompagner d'un geste fort de la part de la Métropole, c'est la gratuité des transports en communs.

Réponse : Le choix de la Métropole a été de mettre en place une tarification solidaire en fonction des revenus et qui va jusqu'à la gratuité pour les faibles revenus. Construire des infrastructures de transport a un coût et mettre en place une contribution proportionnelle aux revenus de chacun est un modèle juste, aux yeux de la Métropole. Certaines villes ont mis des dispositifs octroyant une année d'abonnement transports ou autopartage, c'est une solution à étudier.

Questions :

- *Philosophiquement, on ne peut pas être contre la volonté d'améliorer la qualité de l'air. Mais le projet présenté n'est pas une transition écologique, c'est une rupture. Avant de mettre les alternatives en place on interdit aux voitures d'entrer en ville. Mon beau-père de 90 ans est équipé d'une voiture de 2007 qui affiche 90 000 km. Il l'utilise pour aller faire ses courses. Donc à chaque fois, il écoperait d'une amende de 68€ quand il va faire ses courses ? On ne va pas obliger une personne de 90 ans à changer de voiture.*
- *Les publics qui possèdent des Crit'Air 3, 4, 5 sont des publics défavorisés. Pour eux, le vélo et les transports en communs, ne sont pas des alternatives viables, du fait notamment de leurs horaires décalés. L'offre de transports à ces horaires est inexistante. Il n'y a pas d'autres alternatives à la voiture dans ces cas.*

Réponse : Tout se résume dans le mot « accompagner ». La Métropole doit trouver l'accompagnement le plus adapté à chaque situation. Face à des publics précaires ou des personnes qui n'ont pas la possibilité d'utiliser les transports en commun, l'accompagnement financier doit être à la hauteur. L'aide actuelle de l'État est insuffisante. La Métropole se doit de trouver des solutions pour les accompagner. Cet accompagnement peut être financier, mais humain également : avoir des structures accompagnantes pour conseiller et aider dans le processus de renouvellement du véhicule s'il n'y a pas d'autres choix.

Urbanisme

Question : Dans le cas d'Euratlantique, des milliers d'habitants vont arriver, sans qu'il n'y ait les emplois correspondants sur la zone, en particulier rive droite. Pour faire diminuer le trafic, il faudra créer des emplois là où habitent les gens. De plus, il y a un fort besoin de mixité sociale dans les villes. Les loyers augmentent terriblement et poussent les populations à s'éloigner en extra rocade et en plus ils auront ce problème de véhicule. Exclure ces populations n'est pas une bonne solution.

Réponse : Sur le sujet de l'aménagement du territoire, la Métropole travaille sur cet enjeu de rapprocher le travail des lieux de résidence, notamment dans les zones actuellement en projet. Cela s'inscrit dans le temps long.

Remarque : On parle de pollution et d'environnement, mais en même temps la Métropole construit sur le moindre espace de verdure.

Réponse : Bordeaux reste une Métropole très attractive avec une forte croissance démographique. Il est difficile de dire aux gens de ne pas venir s'installer ici. Il y a toujours un enjeu de construction de logements, notamment de logements sociaux. Le PLUi encadre la construction. Ce cadre va évoluer en raison de la loi qui vise justement à préserver les espaces naturels. La Métropole va devoir décélérer fortement, sanctuariser les zones naturelles et ne pas y construire. La recherche d'équilibre est complexe. Bordeaux Métropole travaille aussi sur la décarbonation de la construction. Via son Plan Climat qui vise la neutralité en 2050, l'objectif est de tendre vers une production de logements et d'infrastructures de moins en moins carbonées, voire neutres. Aujourd'hui c'est loin d'être parfait mais la Métropole avance à grand pas sur cette réflexion.

Autres questions

Question : Les chiffres présentés sur le parc sont-ils fiables ? Ils semblent sous-évalués.

Réponse : Ces chiffres sont fiables, ils sont établis par l'État sur la base des immatriculations et datent de 2022. Voir : [Données sur le parc de véhicules en circulation au 1er janvier 2022 | Données et études statistiques \(developpement-durable.gouv.fr\)](#).