

Bordeaux Agglo

CIRCULATION DANS LA MÉTROPOLE

# Vers une ZFE a minima et sans contrôle avant 2027

Xavier Sota, x.sota@sudouest.fr



*Les vignettes Crit'air n'ont plus grand sens, puisque c'est une ZFE a minima qui va être mise en œuvre en 2025. - ILLUSTRATION SO*

La zone à faibles émissions sera bien lancée en 2025 mais ne concernera que les véhicules non classés. Une séquence « pédagogique » puisque les contrôles n'interviendront pas avant 2027

Tout ça pour ça. Plus d'un an d'échanges passionnés, à échafauder des scénarios, débattre, tenter apaiser la colère... Et c'est une zone à faibles émissions (ZFE) aux faux airs de coquille vide qui sera lancée le 1<sup>er</sup> janvier 2025 dans la métropole bordelaise. L'exemple-type d'une mesure aux intentions louables (il s'agit de préserver la qualité de l'air) mais dont l'atterrissage est chaotique. Après les coups de com'et les effets d'annonce, le réel a tapé à la porte du gouvernement, à l'origine de cette mesure. L'acronyme a très vite été détourné de son sens et rebaptisé « Zone à forte exclusion ».

## **11000 véhicules concernés**

Le principe de la ZFE est d'exclure les véhicules les plus polluants du centre des grandes agglomérations. Pour Bordeaux, le périmètre retenu est l'intra-rocade. Seuls les véhicules non-classés, ceux immatriculés avant 1996, ne pourront pas accéder au cœur de la métropole le 1<sup>er</sup> janvier prochain. Une interdiction qui ne vaut que sur le papier puisque le système de contrôles automatisés envisagé par l'État ne pourra pas être mis en œuvre au mieux avant 2027.

D'ici là, peu de maires vont mandater leur police municipale pour faire appliquer la mesure. L'interdiction est donc relative et ne concerne que 11 000 véhicules sur l'ensemble du département. À noter que ce chiffre décroît année après année, ces véhicules arrivant en fin de vie.

Hier, le bureau de Bordeaux Métropole a examiné les contours de cette ZFE « a minima ». « Suite aux nombreuses reculades du gouvernement, cette ZFE se réduit à peau de chagrin. Tout cela est un peu surréaliste », se désole Andréa Kiss, maire du Haillan, pour le groupe socialiste et apparentés. Depuis un an, la Métropole a pourtant décliné une concertation tous azimuts pour prendre le pouls de la population.

## Reculades

Plusieurs hypothèses ont été appréhendées, non sans débats : ambitieuses, pragmatiques... Le gouvernement, voyant la cocotte sociale prête à exploser, a finalement choisi le repli : « Les ZFE sont des dispositifs qui fonctionnent, on le voit dans d'autres pays européens, s'il y a des moyens d'accompagnements conséquents. On a assisté aux multiples reculades de l'État. Nous n'aurons pas les moyens de mettre seuls en œuvre une mesure qui pose des questions de justice sociale », constate Claudine Bichet (première adjointe au maire de Bordeaux), qui a piloté le dossier et mené les réunions de concertations.

Si la ZFE est vidée de son contenu, la Métropole ne renonce pas pour autant aux dispositifs imaginés. Dont un « pass ZFE » dérogatoire de circuler de vingt-quatre jours par an pour permettre des accès aux services publics indispensables, et une série de dérogations locales au cas par cas, valables trois ans, pour répondre aux besoins spécifiques de certains territoires. L'enveloppe de 13 millions d'euros pour accompagner les seuls habitants et professionnels de la métropole afin de changer de véhicule est maintenue. Mais les critères sont revus. Ces aides seront accessibles pour les automobilistes se séparant d'un véhicule non classé. La mise au rebut du véhicule n'est plus obligatoire (traduction, il pourra être revendu). Le montant de la subvention sera indexé sur le revenu des ménages.

**« Nous n'aurons pas les moyens de mettre seuls en œuvre une mesure qui pose des questions de justice sociale »**

## « Ça fait flop »

« Cela reste un premier pas, relève Andréa Kiss, mais ce dossier révèle l'impréparation de l'État, qui n'a pas consulté en amont. Au final, ça fait flop. »

Vue de la minorité de droite, cette ZFE minimale est accueillie avec un certain enthousiasme : « La majorité avait toute latitude pour fixer des critères plus exigeants. Ils ne l'ont pas fait. Ça nous va très bien, c'était la chronique d'un renoncement annoncé. Ce dossier résume le combat entre pragmatiques et conceptuels. Et là, le pragmatisme l'a emporté », analyse Christophe Duprat, maire (LR) de Saint-Aubin. Quelle sera la prochaine étape ? « Je doute que d'ici à 2027, date de l'élection présidentielle, le gouvernement serre la vis sur les accès aux grandes métropoles », ajoute-t-il.

Claudine Bichet indique qu'un bilan sera tiré courant 2026 dans la métropole : « On prend acte de la décision ultra-attentiste de l'État, qui se contente du respect des seuils de pollution européens par métropole et d'autres seuils qui vont être baissés pour s'aligner sur ceux de l'OMS. » En attendant la suite, « on va se recentrer sur nos propres moyens d'agir : schéma des mobilités, pollution atmosphérique, travail sur des dispositifs liés au chauffage au bois qui émet un grand nombre de particules. On ne va pas baisser les bras sur la qualité de l'air. Rappelons que la pollution est la cause de 40 000 morts chaque année en France. »

Publié le 29/03/2024 – Sud-Ouest – Xavier Sota