

Bordeaux Métropole / Ville de Bordeaux

Zone à circulation restreinte de Bordeaux



L'avis du jury citoyen

Novembre 2017



Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les élus de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux,

*Vous avez souhaité recueillir notre avis sur le projet de mise en place d'une Zone à circulation restreinte à Bordeaux. La question que vous nous avez posée était la suivante :
Comment mettre en œuvre la Zone à circulation restreinte pour qu'elle réponde aux enjeux de santé publique ainsi qu'aux attentes et besoins de déplacement des citoyens ?*

Au terme de trois journées intenses et passionnantes d'information et d'échanges, nous – les 29 membres du jury – avons le plaisir de vous remettre nos recommandations. Elles sont le reflet de nos débats et de nos discussions, mêlant nos convictions, nos sensibilités, nos expériences, pour éclairer la décision collective du jury.

D'autres citoyens auraient peut-être eu une appréhension différente des choses. En ce qui nous concerne, nous sommes sincèrement convaincus qu'il y a urgence à agir pour réduire la pollution de l'air et préserver notre santé. Nous considérons l'instauration d'une Zone à circulation restreinte comme l'un des éléments pouvant aider à atteindre cet objectif.

Sachez que nous nous sommes beaucoup impliqués dans cette démarche. Nous espérons donc que le fruit de nos réflexions sera utile à l'avancée du projet et souhaiterions également être tenus informés des suites qui seront données à notre avis. Enfin, nous participerons volontiers, chacun à notre échelle, à la mise en œuvre du projet.

En vous remerciant d'avoir sollicité notre avis,

Nous restons à votre disposition pour vous en exposer les motifs,

Bien sincèrement,

Les membres du jury

NOTRE AVIS EN BREF

LE JURY RECOMMANDE...

- ↪ D'instaurer une « Zone à circulation restreinte » à l'intérieur des boulevards de Bordeaux qui englobe la rive-droite (= intérieur du Boulevard Joliot Curie)
- ↪ De limiter les restrictions de circulation aux jours ouvrés (du lundi au vendredi) en journée (par exemple de 8h à 20h ou de 7h à 19h)
- ↪ De cibler les véhicules les plus polluants selon la classification établie au niveau national par le Ministère de l'environnement : véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 »
- ↪ De prévoir la possibilité d'accorder des dérogations aux professionnels utilisant des véhicules pour le transport de matériel et/ou de marchandises afin de ne pas pénaliser l'emploi et l'activité économique ; à condition toutefois que les personnes concernées puissent justifier d'un besoin réel d'intervenir à l'intérieur de la ZCR
- ↪ De concevoir des aides financières pouvant être cumulées notamment par les particuliers (par exemple : aide d'Etat + aide de la Métropole + aide de la Région) en veillant à limiter leur impact sur la fiscalité locale
- ↪ D'accompagner l'instauration de la ZCR de mesures susceptibles d'encourager l'utilisation des transports en commun (cadencements, nouvelles lignes, parkings P+R...) et des modes de déplacement alternatifs (marche, vélo...), avec une attention particulière accordée à la mobilité des personnes en situation de handicap de façon à accroître leur autonomie et leur participation à la « vie de la cité »
- ↪ De communiquer très largement et suffisamment en amont de l'instauration de la ZCR en fournissant aux usagers une information pratique et argumentée
- ↪ D'évaluer régulièrement la ZCR et de rendre compte publiquement de ses effets sur la pollution de l'air, les flux de circulation et les stationnements au sein de la zone concernée mais également aux abords de celle-ci.

LE JURY EST PARTAGÉ SUR...

Le calendrier d'instauration de la ZCR et la progressivité avec laquelle elle devrait être mise en œuvre :

- ↪ D'un côté, certains membres du jury estiment que l'enjeu de santé publique justifie une mise en place rapide de la ZCR avec interdiction simultanée des véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 ». Cette interdiction pourrait intervenir au terme d'une phase de pédagogie/sensibilisation/information d'environ 6 mois.
- ↪ De l'autre, une partie des jurés juge important de laisser le temps à chacun de se préparer et d'anticiper les phases successives de restriction de circulation. Ces jurés proposent donc une mise en œuvre progressive de la mesure qui interviendrait au terme d'une première phase de pédagogie/sensibilisation/information selon les modalités suivantes : interdiction des véhicules non classés, puis – environ un an après - des véhicules Crit'air 5, et – encore un an plus tard - des véhicules Crit'air 4.

NOS RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES

En guise de préambule

Nous, membres du jury sur la Zone à circulation restreinte de Bordeaux, avons pris conscience de l'enjeu de santé publique que représente la pollution de l'air. En luttant contre cette pollution, plusieurs milliers de décès et de nombreuses maladies chroniques pourraient être évités chaque année.

L'agglomération bordelaise ne fait pas exception : elle est concernée comme de nombreuses autres Métropoles en France et en Europe.

Nous sommes donc convaincus de l'importance d'agir sur les différentes sources de la pollution de l'air (chauffage au bois, émissions industrielles...), et parmi elles, notamment la circulation automobile à l'origine d'émissions de particules fines particulièrement néfastes à notre santé.

Tout en sachant que l'instauration d'une Zone à circulation restreinte à Bordeaux ne résoudra pas à elle seule tous les problèmes de qualité de l'air dans notre agglomération, nous estimons qu'elle peut y contribuer, à condition d'être accompagnée d'autres mesures volontaristes, notamment dans le domaine de la mobilité.

C'est sur ces constats partagés que se basent nos recommandations.

1^e question : « Quel périmètre spatial pour la future ZCR de Bordeaux ? Faut-il, ou non, y inclure Bordeaux-rive droite ? »



A la question de savoir s'il paraît opportun que la Zone à circulation restreinte de Bordeaux s'étende sur les deux rives de la Garonne, le jury répond unanimement « OUI ».

Et ce pour plusieurs raisons :

L'ÉQUITÉ TERRITORIALE

- ✓ Parce qu'il semble logique de traiter avec la même considération la rive-gauche et la rive-droite de Bordeaux ... qui font partie d'une même commune
- ✓ Parce que la pollution de l'air ne s'arrête pas au-dessus de la Garonne et que les habitants de la rive droite (quartiers Bastide et Benauges) sont également concernés

LA COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES

- ✓ Parce que la politique d'aménagement de la Métropole encourage le développement des projets urbains (construction de logements) sur la rive-droite et qu'il y aura demain de plus en plus d'habitants ... et donc de véhicules qui y circuleront
- ✓ Parce que de nombreux équipements collectifs sont en projet sur la rive-droite et qu'ils recevront un public nombreux
- ✓ Parce que cela nous paraît cohérent avec la fermeture du Pont de Pierre aux véhicules motorisés

L'EFFICACITÉ DE LA MESURE

- ✓ Parce qu'il nous semble important d'inclure le plus grand nombre possible d'habitants dans le périmètre de la ZCR afin qu'ils bénéficient de ses effets (diminution de la pollution, de la circulation...)
- ✓ Parce que les retours d'expérience démontrent que plus une ZCR est grande et plus elle s'avère efficace, car elle oblige les gens à repenser véritablement leurs modes de déplacement

2^e question : « Quand devraient s'appliquer les restrictions de circulation ? »

A la question de savoir si les restrictions de circulation devront être appliquées 24h/24-7j/7 ou bien uniquement certains jours et/ou à certains horaires, le jury recommande majoritairement¹ de limiter les restrictions de circulation aux jours ouvrés (du lundi au vendredi) en journée (de 7h ou 8h à 19h ou 20h).

LES PRINCIPAUX FREINS À L'INSTAURATION D'UNE MESURE 24H/24-7J/7

- ✓ Nous voyons un frein majeur au fait d'instaurer une ZCR « 7j/7 et 24h/24 » dans l'organisation actuelle des transports en commun, qui circulent moins la nuit et le week-end
- ✓ Nous considérons également que les Bordelais possédant un véhicule polluant (et n'ayant pas les moyens d'en changer immédiatement) doivent pouvoir continuer à entrer et sortir de la ZCR en dehors des heures de pointe
- ✓ L'hypercentre doit également rester attractif pour des personnes résidant en périphérie éloignée et qui ne viennent à Bordeaux que pour leurs « loisirs » le week-end



Le jury n'exclut pas pour autant, qu'à terme, la Zone à circulation restreinte puisse être appliquée « 24h/24 et 7j/7 ».

¹ 18 voix pour cette recommandation sur 28 votants. Les autres participants insistent sur la nécessité de prévoir une mesure ambitieuse, qui incite réellement les gens à changer leur manière de se déplacer

3^e question : « Quels devraient être les véhicules concernés par les restrictions de circulation ? »

Tous les membres du jury sont favorables à ce que les catégories de véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 » identifiés par le Ministère de l'environnement comme étant les plus polluants (notamment au regard de leurs émissions de particules fines et d'oxyde d'azote) soient concernés par les restrictions de circulation de la future ZCR de Bordeaux.

NOTRE MOTIVATION PRINCIPALE : AVOIR UN IMPACT REEL SUR LA POLLUTION DE L'AIR

- ✓ Nous estimons que la Zone à circulation restreinte doit viser un objectif à la hauteur des enjeux de santé publique
- ✓ Le fait d'englober non seulement les véhicules « non classés » et « Crit'air 5 » mais aussi les véhicules « Crit'air 4 » nous semble incontournable pour obtenir des effets significatifs sur la circulation automobile (dans et à proximité de la ZCR) ... et donc sur la pollution de l'air (également dans et à proximité de la ZCR)



4^e question : « Quel calendrier de mise en œuvre ? Faut-il prévoir une mise en place progressive des restrictions de circulation dans le temps ? »

Sur cette question, le jury est très partagé : faut-il agir « vite et fort » compte-tenu de l'enjeu ou doit-on plutôt laisser aux gens le temps de se préparer et de s'organiser en amont de l'instauration de la ZCR ?

ARGUMENTS EN FAVEUR D'UNE ACTION « RAPIDE »

Certains membres du jury² estiment que l'enjeu de santé publique justifie une mise en place rapide de la Zone à circulation restreinte qui envoie un signal fort de lutte contre la pollution de l'air.

Dans cet esprit, ils sont partisans d'une interdiction simultanée des véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 ». Cette interdiction pouvant intervenir au terme d'une phase de pédagogie/sensibilisation/information d'environ 6 mois.

Ils considèrent que l'instauration de la ZCR sera ainsi plus lisible pour les usagers que dans le cas d'une mise en œuvre progressive, et que la mesure en sera d'autant plus efficace.

ARGUMENTS EN FAVEUR D'UNE « PROGRESSIVITÉ » DANS LE TEMPS

L'autre moitié d'entre nous³ juge plus important de laisser le temps à chacun de se préparer et d'anticiper les phases successives de restriction de circulation.

Ces jurés estiment que cela répond non seulement aux attentes des professionnels (transporteurs routiers, entreprises...) qui ont besoin de visibilité dans le cadre du renouvellement de leur parc roulant mais aussi que cela offre aux particuliers qui souhaiteraient changer de voiture le temps de « mettre de l'argent de côté ».

Ce laps de temps permettrait également à l'Etat et aux collectivités de s'organiser pour être en mesure de délivrer les aides d'accompagnement (voir plus loin).

Ces jurés proposent donc une mise en œuvre progressive de la mesure, articulée autour de phases successives, annoncées à l'avance et espacées d'environ un an. Ils proposent le calendrier indicatif suivant :

	<i>Incitation</i>	<i>Interdiction avec verbalisation</i>
<i>Janvier 2018</i>	... pour les véhicules « non classés »	
<i>Janvier 2019</i>	... pour les véhicules « Crit'air 5 »	... des véhicules « non classés »
<i>Janvier 2020</i>	... pour les véhicules « Crit'air 4 »	... des véhicules « non classés » et « Crit'air 5 »
<i>Janvier 2021</i>		... des véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 »

² 11 votants sur un total de 28

³ 16 votants sur un total de 28

5^e question : « Quelles mesures d'accompagnement privilégier ? »

DÉROGATIONS

Sur cette question, le jury constate que le cadre juridique prévoit d'ores et déjà de nombreuses dérogations « obligatoires » (ex. services de secours, professions médicales, personnes à mobilité réduite...). Il estime que l'introduction de nouvelles dérogations sera surtout nécessaire si l'on se situe dans un scénario de mise en œuvre « rapide » de la ZCR (voir plus haut).

Dans ce contexte, des dérogations pourraient être accordées aux professionnels intervenant dans le périmètre de la ZCR et dont l'activité nécessite le transport de matériel spécifique (par exemple les artisans, livreurs...).⁴ Pour cela, ces professionnels devront pouvoir attester d'un besoin d'accéder à l'hypercentre, dans le cadre d'un chantier par exemple.



AIDES FINANCIÈRES

Nous sommes tous sensibles à la nécessité de prévoir des aides financières « ciblées », tout en veillant à limiter leur impact sur la fiscalité locale (éviter que la ZCR ne soit perçue comme une cause d'augmentation des impôts locaux).

Nous proposons notamment à la Métropole d'étudier :

- ✓ l'instauration d'une aide à hauteur de 25% du prix d'achat pour l'acquisition d'un vélo électrique⁵ (cette aide pouvant être soumise à condition de ressources⁶)
- ✓ la mise en place de « primes » à l'achat de véhicules propres (ne se limitant pas à des véhicules hybrides ou électriques)⁷ destinées aux particuliers et aux professionnels⁸.

A la quasi-unanimité⁹, nous encourageons Bordeaux Métropole à rechercher des partenariats (par exemple avec le Département ou la Région) qui pourraient permettre la mise en place d'un système d'aides cumulables.

La piste de partenariats avec les concessionnaires automobiles de la Métropole est aussi à explorer. La majorité des participants au jury y sont favorables¹⁰, à condition toutefois d'éviter de « faire de la publicité » à un constructeur ou un concessionnaire en particulier.

⁴ 23 votants (sur un total de 28) ont voté « pour »

⁵ 19 jurés sont favorables à cette mesure

⁶ 15 jurés souhaitent l'instauration de cette condition de ressources

⁷ 7 jurés souhaitent limiter l'accès à cette prime aux résidents de la ZCR, 16 souhaitent son extension à tous les habitants de la Métropole, 4 estiment qu'elle pourrait être attribuée à l'échelle de la Gironde

⁸ 20 jurés sont favorables à la mise en place de « primes » spécifiques pour les TPE et PME justifiant d'un besoin particulier pour le transport de matériels spécifiques

⁹ 25 voix sur 28

¹⁰ 22 voix sur 28

INCITATIONS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN¹¹

Afin d'inciter les habitants à privilégier l'utilisation des transports en commun, nous proposons à la Métropole de soutenir financièrement les personnes qui décideront de renoncer à leur voiture polluante. Une fois leur véhicule mis à la casse, ces personnes pourraient par exemple bénéficier de réductions sur leurs abonnements aux transports en commun (TBM).



Nous souhaitons également attirer l'attention de la Métropole sur la nécessité de concevoir une nouvelle offre spécifique de déplacement pour les personnes handicapées (l'offre Mobibus étant considérée comme insuffisante et trop onéreuse pour les personnes concernées¹²).

Par ailleurs, nous partageons une inquiétude commune quant au dimensionnement des parcs de stationnement (en particulier les P+R) en périphérie de la ZCR. Il nous semble indispensable que des capacités de stationnement suffisantes soient proposées, tant aux résidents de la ZCR qu'aux usagers venant de l'extérieur de celle-ci qui désirent accéder aux transports en commun.

INFORMATION ET COMMUNICATION

Le jury est unanime sur la nécessité de largement communiquer sur la ZCR¹³. Nous estimons qu'un message « fort » (sans être nécessairement « choquant ») serait de nature à entraîner une véritable prise de conscience citoyenne concernant l'impact de la pollution de l'air sur notre santé.

Nous recommandons donc à la Métropole :

- ✓ de communiquer suffisamment en amont de l'instauration de la ZCR
- ✓ de faire œuvre de « pédagogie » sur ce sujet complexe qu'est la ZCR
- ✓ d'insister dans ses messages sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une mesure « contre la voiture », mais « pour notre santé à tous »
- ✓ d'offrir aux usagers des informations « pratiques » notamment sur la vignette Crit'air (son coût, la manière de se la procurer via le site certificat-air.gouv.fr, etc.).
- ✓ de prévoir une campagne de communication qui permette de toucher « tout le monde » (radio, TV locale, journaux, habillage des transports en commun, information boîte aux lettres...) avec un effort particulier en direction des publics scolaires (jeunes et étudiants)
- ✓ de participer à des réunions de quartier et aux événements rassemblant du public sur le territoire métropolitain (stand) afin d'expliquer le fonctionnement de la ZCR



¹¹ La gratuité des transports en commun sur l'ensemble de la Métropole a été évoquée mais écartée par les jurés au regard de son coût très important et de son impact probable sur la fiscalité locale.

¹² Mobibus n'est ouvert qu'à une seule catégorie de personnes handicapées : celles titulaires d'une carte d'invalidité

¹³ Le jury reste toutefois attentif au coût de la campagne de communication qui ne doit pas devenir « exorbitant »

EVALUATION DE LA ZCR

Nous souhaitons également souligner, l'importance de prévoir une évaluation régulière et collective de la mise en place de la ZCR.

- ✓ Nous proposons d'envisager notamment un sondage auprès des bordelais pour recueillir leur sentiment suite à son instauration.
- ✓ Les membres du jury pourraient également être parties-prenantes de cette démarche d'évaluation. Nous y sommes en tous cas favorables.
- ✓ Nous serons particulièrement attentifs au fait que la ZCR n'engendre pas de « report » de trafic dans sa périphérie qui serait de nature à accroître la pollution dans ces zones. Nous serons également vigilants sur la possible saturation des stationnements en bordure de la ZCR.
- ✓ Nous souhaitons que Bordeaux Métropole communique régulièrement sur les résultats de ces évaluations

