



JURY CITOYEN

16 septembre - 14 octobre 2017

ZONE DE CIRCULATION RESTREINTE (ZCR)

BILAN DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Paola OROZCO-SOUËL

Garante de la concertation agréée par la CNDP
Désignée par le Conseil de développement durable
de Bordeaux Métropole

Novembre 2017

SOMMAIRE

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX	3
▶ MAÎTRE D’OUVRAGE	3
▶ CONTEXTE DU PROJET	3
▶ LE JURY CITOYEN	3
▶ OBJECTIFS DU JURY CITOYEN	3
▶ RECRUTEMENT DU JURY CITOYEN	4
▶ QUELQUES CHIFFRES CLÉS	4
▶ QUELQUES DATES CLÉS	4
▶ LES OUTILS D’INFORMATION	5
▶ ORGANISATION ET DÉROULEMENT DU DISPOSITIF	5
SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DE CHAQUE SÉANCE DE TRAVAIL.....	6
▶ LA SESSION DE DÉCOUVERTE	6
🗨 Les échanges et discussions	7
▶ LA SESSION D’APPROFONDISSEMENT	8
🗨 Les échanges et discussions	9
🗨 Le World Café.....	10
▶ LA SESSION DE DÉLIBÉRATION	11
DÉLIBÉRATION DU JURY CITOYEN	13
RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION	14
CONDITIONS D’EXERCICE DES FONCTIONS DE LA GARANTE.....	15
ANNEXES	16

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

▶ MAÎTRE D'OUVRAGE

Bordeaux Métropole

▶ CONTEXTE DU PROJET

Pour faire face aux impacts des flux automobiles à la fois sur la circulation et sur la santé des habitants, la ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole étudient la possibilité de créer une Zone à circulation restreinte (ZCR).

Ce projet découle de la politique métropolitaine sur la mobilité qui vise à réduire les flux automobiles et à améliorer les conditions de circulation à l'intérieur des boulevards. Il est également le résultat d'une action engagée de la Métropole en faveur de la qualité de l'air qui lui a valu d'être lauréate de l'appel à projets « Villes respirables à 5 ans » lancé par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie en 2015.

En même temps que les études techniques, Bordeaux Métropole a lancé, en 2016, une concertation sur le projet de Zone à circulation restreinte avec :

- L'ensemble des communes de la Métropole afin de les associer à la démarche. Depuis, Bordeaux et Bègles participent aux travaux du Comité de Pilotage du projet.
- Les représentants des usagers, des commerçants, des professionnels du transport, des associations, etc. réunis dans des groupes de travail (Groupes Contact). Deux rencontres ont eu lieu en avril et juin 2017.
- Les citoyens en associant les commissions permanentes des conseils de quartiers de la ville de Bordeaux et avec la mise en place d'un « jury citoyen » pour faire appel à des personnes neutres et indépendantes des groupes d'intérêt et des partis politiques.

▶ LE JURY CITOYEN

Imaginé dans les années 70 pour associer les habitants à l'élaboration des plans de rénovation de leurs quartiers, le « jury citoyen » est un dispositif de concertation qui consiste à recruter, par tirage au sort, un (petit) groupe de citoyens issus d'origines diverses et « non spécialistes » du sujet traité pour qu'ils reçoivent une formation pluraliste, entendent des avis contradictoires, délibèrent et formulent des recommandations destinées aux acteurs décisionnaires.

Afin de veiller au bon déroulement du « jury citoyen », Bordeaux Métropole a souhaité la participation d'un « garant de la concertation ». Sa désignation a été confiée au Conseil de développement durable (C2D) de Bordeaux Métropole, lequel a nommé une garante de la concertation agréée par la Commission nationale du débat public le 19 Juin 2017¹.

▶ OBJECTIFS DU JURY CITOYEN

En faisant appel à des citoyens neutres et indépendants, Bordeaux Métropole a souhaité enrichir le débat sur la ZCR pour éclairer la décision finale des élus. Le « jury citoyen » avait ainsi pour mission de réfléchir à « *Comment mettre en œuvre cette mesure pour qu'elle réponde aux enjeux de santé publique ainsi qu'aux attentes et besoins de déplacement des citoyens* ».

¹ Lettre de mission en annexe.

Le travail du jury citoyen s'est alors concentré sur :

- Le périmètre spatial et temporel de la ZCR ;
- Les catégories de véhicules visés et les mesures de restrictions ;
- Les modalités pratiques de mise en œuvre de la ZCR ;
- Le calendrier.

Trois jours répartis sur trois week-ends, entre le 16 septembre et le 14 octobre 2017, ont été nécessaires pour permettre au « jury citoyen » de comprendre, analyser, débattre et délibérer sur le sujet.

► RECRUTEMENT DU JURY CITOYEN

Les membres du jury ont été recrutés par tirage au sort sur les listes de l'annuaire téléphonique par un institut spécialisé partenaire de la société FRANCOM.

350 personnes ont été tirées au sort parmi lesquelles 35 ont été sélectionnées après avoir répondu à un questionnaire destiné à évaluer leur intérêt pour la démarche et avoir déclaré leur volonté d'y participer.

28 personnes se sont présentées à la première session de travail et à la demande de la garante, un membre supplémentaire du jury a été recruté par le biais d'une association réunissant des personnes souffrant de handicap.

Les personnes recrutées étaient réparties géographiquement comme suit :

- 10% de Bordeaux rive droite.
- 41% de Bordeaux rive gauche.
- 35 % d'autres communes de Bordeaux Métropole.
- 14% de la 1^{ère} couronne hors Bordeaux Métropole.

► QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- 29 membres du jury.
- 17 femmes.
- 12 hommes.
- 11% d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise.
- 29% de retraités.
- 21% de cadres et professions intellectuelles supérieures.
- 39% d'employés.
- 2 personnes de moins de 30 ans.
- 4 personnes de plus de 66 ans.

► QUELQUES DATES CLÉS

- **2016** : initiative de la concertation sur la ZCR par Bordeaux Métropole.
- **19 Juin 2017** : désignation de la garante de la concertation.
- **Juillet - Août 2017** : préparation du dispositif.
- **16 septembre 2017** : 1^{ère} rencontre du « jury citoyen » pour découvrir le sujet.
- **30 septembre 2017** : 2^{ème} rencontre du « jury citoyen » pour approfondir le sujet.
- **14 octobre 2017** : 3^{ème} rencontre du « jury citoyen » pour délibérer sur le sujet.

► LES OUTILS D'INFORMATION

Pour remplir sa mission, le jury citoyen s'est appuyé sur divers supports mis à sa disposition :

- *Le guide du participant* : remis sous forme dématérialisée aux jurés en complément de la version papier. Ce e-guide interactif constituait un outil pratique rassemblant les éléments du programme et des liens leur permettant de compléter la formation en accédant à des contenus en ligne (études, vidéo, interviews, articles de presse, textes de loi, sites Web institutionnels, etc.).
- *Un questionnaire d'évaluation online* : conçu pour permettre aux jurés, entre chaque session, de formuler leurs demandes d'ajustement des contenus de formation, de nouveaux documents de référence sur le sujet, d'amélioration de l'organisation des rencontres.
- *Des panneaux d'exposition* : installés dans le hall prévu à la restauration pour fournir aux participants des informations sur le sujet (qualité de l'air, types de pollution et de polluants, moyens d'action, etc.).
- *Des ordinateurs en libre accès* : pour consulter les études en ligne, *Le guide du participant*, vérifier les informations fournies par les intervenants, faire des recherches.
- *Un « totebag »* : contenant un livre d'art sur la construction du pont Chaban-Delmas, des publications en lien avec la mobilité, le guide de la mobilité, des outils bureautiques pour la prise de notes.

► ORGANISATION ET DÉROULEMENT DU DISPOSITIF

L'organisation et l'animation du jury citoyen ont été confiées à un prestataire spécialisé, la société FRANCOM. Un Comité de pilotage réunissant des représentants de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux suivait les différents travaux liés à la ZCR, et les services de la Métropole, dont le chef de projet Zone à circulation restreinte, étaient présents aux sessions du jury pour répondre aux interrogations et apporter des compléments d'information.

Les rencontres du jury citoyen ont eu lieu au salon d'honneur de l'Hôtel Métropolitain. Les frais de transport et de restauration ont été pris en charge par la Métropole et chaque membre du jury a été indemnisé avec un chèque cadeau d'un montant de 65€.

Toutes les rencontres se sont déroulées dans une ambiance de travail accueillante, de respect et d'écoute de la parole de chacun. La cohésion rapide et spontanée du groupe a encouragé le soutien mutuel et les amitiés au sein du jury, lequel a travaillé durant toute sa mission dans un état d'esprit joyeux.

Les retours des questionnaires en ligne ont permis d'améliorer les séances de travail suivantes tant sur le plan logistique (buffet, micros, climatisation de la salle, etc.) que sur le fond (clarification de certains concepts, retour sur des questions, thématiques nouvelles prises en compte, partage de documents et d'articles de presse, etc.).

Dans l'ensemble, les jurés ont trouvé l'organisation et l'animation du dispositif réussies. Ils ont estimé que les informations étaient suffisamment claires, qu'ils pouvaient s'exprimer à leur souhait et que l'audition d'experts divers avait été utile pour forger leur opinion.

Trouvant l'expérience « *très enrichissante* » et « *très intéressante* », les membres du jury citoyen ont exprimé une réelle satisfaction d'avoir participé à cette démarche jugée tout à fait utile pour la décision publique et valorisante pour les citoyens qui jouaient ainsi un rôle concret au sein de la collectivité.

Du côté du maître d'ouvrage, la Métropole a mis à disposition des moyens logistiques pour créer un cadre de travail agréable et confortable pour le jury citoyen. Leurs remarques d'amélioration ont été prises en compte et les demandes d'information supplémentaire ou d'éclaircissements ont été écoutées par les services techniques (qualité de l'air, mobilité et transport, environnement, circulation et stationnement, etc.).

Enfin, les liens tissés pendant les séances de travail ont été renforcés lors de la croisière conviviale sur la Garonne proposée par Bordeaux Métropole pour conclure les travaux.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DE CHAQUE SÉANCE DE TRAVAIL

► LA SESSION DE DÉCOUVERTE

Après une entrée en matière ludique permettant aux participants de comprendre la composition du jury et sa mission, des présentations vidéo ont permis aux jurés de se familiariser également avec le sujet et de découvrir le lien entre mobilité, qualité de l'air et santé publique.

Les présentations (vidéo) de l'association RESPIRE et du Professeur Paul Haufman, ainsi que les interventions de la Fédération des Associations de Surveillance de la Qualité de l'Air (ATMO) et de la DG mobilité de la Métropole, ont fait état des conséquences de la pollution sur la santé humaine, des dispositifs de surveillance de la qualité de l'air à Bordeaux, des types de polluants et leur niveau de pollution, mais aussi de la stratégie mobilité de Bordeaux Métropole.

Le nombre de jours par an (de 10 à 30) où il est constaté un pic de pollution lié aux particules fines ainsi que les mois qui connaissent un fort taux de pollution (Décembre et Mai) ont été renseignés tout comme les enjeux sanitaires. Les jurés ont appris pendant cette séance de travail que la pollution est la 3^{ème} cause de mortalité en France après l'alcool et le tabac, qu'un contentieux entre la France et Bruxelles existe en raison d'un manque d'efficacité dans l'amélioration de la qualité de l'air et que les enjeux de la pollution de l'air sont également financiers : coûts sanitaires, systèmes d'assurance maladie, coûts d'entretien des bâtiments, coûts pour l'agriculture, etc.

Après avoir passé en revue l'origine des polluants, la répartition des sources d'émission par activité et le nombre de particules fines issues du trafic (45%) et des foyers (35%), les participants ont également été informés de la stratégie métropolitaine pour les mobilités votée par les élus en 2016.

Une explication de la démarche globale de Bordeaux Métropole pour améliorer la qualité de l'air a permis de comprendre à la fois les méthodes d'analyse et de calcul mais aussi les enjeux. Ainsi, si aujourd'hui une personne fait en moyenne 4 déplacements par jour entraînant un million de déplacements quotidiens, demain ce seront 3 millions de déplacements que la Métropole devra gérer tout en garantissant une qualité de vie durable.

L'articulation des politiques jusqu'ici envisagées séparément (transports, air, environnement, etc.) est décrite par la Métropole comme une nécessité pour imaginer une stratégie globale de mobilité et augmenter les parts modales des autres types de transport (collectifs notamment).

Des incitations pour réduire la place de la voiture et augmenter l'usage des transports en commun et les mobilités douces (vélo, marche à pied) sont ainsi un objectif de la politique territoriale. L'offre d'alternatives notamment dans l'hyper centre (marche, vélo, covoiturage, taxi), ou bien le renforcement de l'efficacité des transports en commun, l'ouverture de voies de bus supplémentaires et l'élargissement de la rocade pour canaliser les flux, sont présentés comme des efforts consentis par la Métropole pour atteindre ces objectifs. Tout comme la politique de stationnement, la tarification multimodale et billettique et les plans de déplacement des salariés étudiés avec les entreprises.

L'après-midi a permis aux jurés de découvrir les scénarii et de choisir, parmi une liste d'acteurs pressentis, les intervenants qu'ils souhaitaient entendre lors de la deuxième séance de travail.

Chaque scénario était accompagné d'un graphique illustrant la diminution des véhicules, et d'une carte de la zone visée expliquant les effets attendus sur le trafic.

L'explication du concept de ZCR, de la classification des véhicules induite par les vignettes Crit'Air et la présentation d'un reportage diffusé sur France 3 sur les 200 zones de restriction de la circulation mises en place en Europe, ont enrichi les arguments et les questions.

LES ECHANGES ET DISCUSSIONS

Sur les impacts de la pollution de l'air sur la santé

Des questions sur la santé humaine et les études qui prouvent scientifiquement les liens directs entre la pollution et les maladies en augmentation (infarctus, cancers, allergies, bronchiolites, etc.) ont été posées dans un premier lieu, tout comme celles ayant trait aux seuils de pollution établis, à la réglementation en la matière et à la place de la France et de la ville de Bordeaux dans ces classements.

Certains ont souhaité connaître les mesures appliquées lors d'un pic de pollution mais aussi savoir s'il y avait un ordre d'importance donné aux impacts de la pollution sur la santé humaine.

Suite aux réponses de la Métropole, le jury a ainsi appris que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) avait largement étudié la question de la pollution de l'air et qu'un ensemble d'actions proposées par la préfecture et décidées par les élus étaient mises en œuvre les journées très polluées, comme la limitation de vitesse ou l'interdiction de circulation selon la plaque d'immatriculation. Sur la hiérarchisation des risques pour la santé, la réponse était sans appel : « *tous sont importants* ».

Au sujet des solutions envisagées

Des observations sur le rôle que joue la rocade dans les pics de pollution de la ville de Bordeaux en raison de la présence de poids lourds ont été entendues, et la problématique des inégalités sociales est entrée dans la discussion amenant les participants à avoir une attention particulière pour les populations qui entreraient dans la cible de la ZCR et seraient dans l'incapacité financière d'acheter un véhicule moins polluant.

A ce sujet, certains se demandent si la voiture électrique n'est pas une « *fumisterie* » et d'autres regrettent l'absence de constructeurs automobiles dans la composition du jury. Étant considérés comme les premiers responsables, ces participants estiment logique que les constructeurs participent au débat et aux aides nécessaires pour changer le parc automobile.

Dans l'ensemble, les membres du jury trouvent qu'il est difficile de résoudre le problème de la pollution avec une seule mesure comme la ZCR, quelques-uns parlent de la pollution des sols, de la pollution sonore et du rôle que joue le transport aérien, par rapport aux autres véhicules, pour inviter les pouvoirs publics à regarder le sujet dans son ensemble.

Dans ce sens, des jurés s'interrogent sur la pertinence de choisir des zones de surveillance, puisque « *la pollution est partout* », tandis que d'autres s'étonnent de constater, au regard des cartes présentées, que la ZCR présentée comme une solution ne fera que déplacer le problème. Pour ces derniers, ces mêmes cartes montreront dans quelques années que les zones de pollution ne sont plus au centre-ville mais en périphérie.

Sur ces points, la Métropole a précisé que la surveillance de certaines zones permettait de faire de la modélisation pour les autres espaces mais aussi de mesurer la dispersion en tenant compte de la météo. Les équipes techniques ont également rappelé que l'urgence aujourd'hui était d'améliorer la qualité de l'air des zones densément peuplées.

Mais, disent certains, le trafic en dehors de la ZCR sera saturé dans le futur créant à nouveau des pics de pollution. Pour eux, la population concernée par la ZCR changera de voiture plutôt que changer de comportement. C'est pourquoi, affirment-ils, compter sur le report modal pour réduire le trafic est une idée « *absurde* » étant donné que les transports en commune sont déjà saturés, qu'ils ne fonctionnent pas la nuit et que « *tout le monde n'a pas les moyens de se payer un taxi* ».

Par rapport au rôle et à l'action du politique

Une confusion s'est installée sur les données qui ont servi de base aux études présentées et notamment sur l'évaluation du parc automobile et la classification des véhicules. Méfiants, certains jurés ont souhaité comprendre le rôle et la durée d'une vignette créée pour classer les véhicules alors que les cartes grises renseignent déjà sur l'impact de chaque voiture et que dans 15 ans les évolutions technologiques rendront obsolètes les seuils actuels de pollution.

La question de la neutralité des enquêtes et des études ainsi que celle du coût pour la collectivité s'est alors posée dans un climat de défiance à l'égard des autorités publiques et dans la crainte de voir une augmentation des tarifs des transports en commun arriver. Mais les réactions se sont apaisées face à l'engagement de la Métropole d'apporter des éclaircissements et à l'intervention de la garante pour rappeler qu'elle veillait à la clarté de ces réponses et à la tenue des engagements du maître d'ouvrage.

Pour les personnes handicapées, la question de la mobilité est un problème parmi tant d'autres à régler compte tenu du manque flagrant de prise en compte de leurs besoins dans les politiques publiques en général. Les transports adaptés comme Mobibus ne représentent pas une solution de mobilité pour cette catégorie de citoyens à la fois en raison de son coût (jugé élevé) et des besoins d'organisation pour y accéder.

Enfin, les débats ont été l'occasion de questionner également la politique de stationnement considérée insuffisante, la qualité des services publics de transport jugée fortement améliorable, et l'absence de mesures pour éviter « *les bouchons* ».

Questions restées sans réponse lors de la première session de travail mais abordées avec des éléments concrets à la séance d'après :

- La croissance démographique est-elle prise en compte dans les scénarii ? Quelle densité de population est envisagée pour le scénario 4 ?
- Quelles sont les données de base utilisées par les bureaux d'études pour définir le parc de véhicules ?
- Existe-il des scénarii fil de l'eau ?
- Quelles sont les aides prévues par l'État pour changer de véhicule ?
- Quelles sont les aides prévues par la Métropole de Bordeaux pour l'achat d'un vélo électrique ?
- Est-il possible d'avoir des cartes plus claires et lisibles pour pouvoir se représenter la ZCR ?
- Quels seront les effets de la ZCR sur le stationnement ?
- Le risque de report modal vers les deux roues a-t-il été pris en compte ?

▶ LA SESSION D'APPROFONDISSEMENT

A la suite d'un rappel de la mission du jury, des concepts généraux et des 4 scénarii, les équipes techniques de la Métropole sont revenues sur les questions formulées lors de la réunion précédente pour y apporter des réponses jugées satisfaisantes par les membres du jury. Cette intervention du maître d'ouvrage a été l'occasion également pour les jurés de peaufiner leurs connaissances grâce aux compléments d'information apportés en même temps.

Sélectionnés par le jury citoyen, six intervenants² sont venus présenter leur point de vue sur le projet de ZCR et les contributions écrites du Pôle Urbain des Mobilités Alternatives et de la TLF (Union des entreprises de transport et de logistique de France) ont permis de connaître l'avis sur la ZCR de ces deux organismes.

Ainsi, l'association « Droits du piéton en Gironde » a plaidé dans sa présentation pour un changement dans les comportements, l'utilisation du vélo et de la marche à pied pour un maximum de déplacements et l'adoption des objectifs de la ZCR.

Pour la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA), la ZCR représente au contraire un risque de fragilisation et un poids économique important pour les entreprises artisanales (moins de 10 salariés) qui dépendent de la voiture pour travailler. La majorité d'entre elles ayant une activité dans le bâtiment, les services et le nettoyage, des

² Les commissions permanentes des conseils de quartiers de la ville de Bordeaux devaient intervenir pour faire part au jury de leurs travaux et donner leur avis sur la ZCR. Ayant reçu les informations sur la ZCR le 27 septembre 2017 et étant dans une phase de restructuration, ils ont déclaré ne pas avoir eu le temps de formuler un avis sur le sujet pour cette réunion.

mesures spécifiques (aides et dérogations) et une progressivité dans la mise en place de la ZCR, si elle venait à se concrétiser, sont ainsi attendues pour préserver l'activité économique et les emplois.

Alors que la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) dit avoir mis en place des actions d'accompagnement pour que les entreprises intègrent la question de la mobilité dans leurs performances et les déplacements de leurs salariés. Elle rappelle que la multiplication d'achats en ligne amplifie les flux de marchandises générant ainsi une augmentation de l'utilisation des camions pour leur transport. La CCI considère en conclusion que des propositions organisationnelles et des dérogations doivent être envisagées.

Si le Professeur Brochard de l'Ordre des Médecins en Gironde avoue lors de son intervention qu'une marge d'incertitude existe dans l'évaluation des impacts (due aux différents types d'environnement et à l'hétérogénéité de la population), il est formel lorsqu'il affirme que la pollution atmosphérique est un danger pour l'ensemble des habitants. Elle a des effets aigus et chroniques sur l'appareil respiratoire, sur les organes vitaux comme le cœur, les systèmes de circulation et de reproduction. Pour lui, certains cancers broncho-pulmonaires sont indiscutablement liés aux pollutions atmosphériques tout comme certaines morts subites. Et comme il n'y a pas de seuil en dessous duquel il n'y pas de risque, (cela dépend de la sensibilité et de la résistance de chacun) il estime que chaque micro gramme de pollution par m³ évité est un gain pour la santé humaine.

Du côté de la DREAL, qui explique en introduction que sa mission consiste à concilier l'environnement et le développement économique, l'objectif est clair : baisser toutes les émissions et réduire les expositions. Selon le chef du département des risques chroniques, la qualité de l'air est mauvaise une grande partie de l'année, les impacts de la pollution de l'air ont un coût sanitaire annuel de plus de 100 milliards d'euros et 40 mille décès liés à ce phénomène sont constatés chaque année. Enfin, si les ZCR sont encadrées au niveau national, une flexibilité pour leur mise en place est accordée aux collectivités et des dérogations sont déjà prévues pour les ambulanciers, la police et l'armée.

La ville de Paris, invitée à faire un retour d'expérience sur la ZCR décrétée sur la capitale en juin 2016, rappelle que si elle n'est pas novatrice sur le sujet, le plan de protection de l'atmosphère, la Cop 21 et l'obtention de l'organisation des Jeux Olympiques contraignent Paris à penser sérieusement ces questions. Une forte volonté politique a ainsi permis une procédure accélérée : 6 mois pour habituer les conducteurs de véhicules de « classe 5 » et « non classés » à ne plus circuler dans Paris intramuros de 8h à 20h la semaine pour les particuliers, et 7J/7 pour les poids lourds.

Toutefois, et en parallèle de la ZCR, un accompagnement de changements des habitudes a été mis en place à travers des aides financières destinées aux particuliers pour financer le passe Navigo, souscrire à un abonnement Velib' ou Autolib', acheter un vélo électrique ou bénéficier de tarifs de stationnement privilégiés. Pour les professionnels, des aides sont également allouées pour acquérir un véhicule plus propre, acheter des cartes de stationnement professionnel et des vélos cargos ou transformés. Les premières mesures font actuellement l'objet d'une évaluation pour revoir les critères, les financements et les bénéficiaires.

LES ECHANGES ET DISCUSSIONS

Les différentes présentations ont contribué activement à l'émulation de la salle. Le Jury, enrichi par les informations recueillies, a pu se baser sur un même socle de connaissances pour intervenir, interpellé et questionner activement les intervenants et les services techniques de la Métropole présents.

Sur les impacts de la pollution sur la santé

Inquiets, une majorité des membres du jury citoyen ont souhaité approfondir les questions sur les impacts de la pollution sur la santé. Des comparaisons avec les nuisances liées au tabac et à l'alcool ont été demandées tout comme davantage de données sur l'augmentation des AVC (accident vasculaire cérébral) et des maladies respiratoires sur les nourrissons.

Des demandes d'explications sur les effets de la pollution sur les organes et sur les premiers symptômes à identifier pour agir ont été formulées ainsi que des questions liées à la pratique d'un sport à l'air libre pendant les pics de pollution ou à l'efficacité des masques pour se protéger.

Si des membres du jury comprennent les inquiétudes de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, ils estiment qu'une analyse du besoin réel de la voiture est nécessaire. Pour eux, il est urgent de « *passer vite à une solution* » pour ne plus « *avoir des particules fines dans les poumons* ». D'autant plus qu'il est possible de faire autrement, souligne un participant qui ajoute, « *Je suis chef d'entreprise d'une société de nettoyage et je n'ai pas de véhicule, je me déplace en tram et tous mes chantiers sont sur Bordeaux* ».

Au sujet de la gestion des vélos dans la circulation et dans les transports en commun

Certains jurés pensent que les vélos ne peuvent être une solution aux problèmes de mobilité, « *ils sont très dangereux en ville, se croient tout permis et ne respectent ni le code de la route ni les piétons* ». D'autres considèrent que les freins à l'utilisation des vélos se trouvent dans le manque de racks à vélo dans les transports en commun et notamment dans les bus.

Aussi, soulignent quelques membres, « *si on veut nous inciter à plus marcher, il faut développer des zones accessibles aux piétons* ».

Par rapport à l'application d'une ZCR

L'essentiel du débat a porté sur les questions d'application de la ZCR, lesquelles ont été davantage creusées grâce au temps supplémentaire accordé aux échanges en raison de l'absence d'intervention des commissions permanentes des conseils de quartier de la ville de Bordeaux.

Le retour d'expérience de la ville de Paris a permis au jury d'aborder la question du contrôle et des sanctions prévues en cas d'usage de fausses vignettes ou de non-respect des restrictions.

Les jurés ont pu également avoir un ordre de grandeur du budget nécessaire pour la mise en place d'une ZCR et une idée des réactions potentielles des populations visées par les restrictions. En effet, la ville de Paris a expliqué que le budget alloué à sa ZCR s'élevait à 10 M€ pour les particuliers, sans augmentation d'impôts, et qu'une pratique régulière de la concertation sur des sujets connexes (l'enveloppe participe par exemple) et une forte sensibilisation sur les impacts de la pollution bien avant le projet de la ZCR avait permis une prise de conscience des parisiens sur la nécessité d'agir.

Concernant les restrictions, les mesures mises en place pour les personnes handicapées, les professionnels (toute activité confondue) et les livraisons des grandes surfaces ont été développées et l'évaluation des impacts de la ZCR de Paris abordés.

Enfin, des échanges généraux sur l'impact d'une ZCR sur l'économie des centres-villes ont eu lieu suite au témoignage d'un membre du jury sur la désertification de centre-ville de Poitiers depuis l'interdiction d'y circuler en voiture.

🗨️ LE WORLD CAFE

Le débat n'étant pas porté sur l'opportunité du projet de ZCR, le principe ayant été validé par les élus, mais sur ses modalités de mise en œuvre, les jurés ont travaillé sur les 5 questions définies en ce sens :

1. Quel périmètre spatial pour la ZCR ? Faut-il, ou non, y inclure Bordeaux-rive-droite ?
2. Quand devraient s'appliquer les restrictions de circulation ? Toute la semaine, 24h/24 – 7j/7, certains jours de la semaine, à certains horaires ... ?
3. Quels devraient être les véhicules concernés (hors 2 roues motorisés) par les restrictions de circulation ?
4. Quel calendrier de mise en œuvre ? Faut-il prévoir une mise en place progressive des restrictions de circulation ?
5. Quelles mesures d'accompagnement privilégier ?

► LA SESSION DE DÉLIBÉRATION

Autour d'un déjeuner de synthèse, les jurés ont écouté les réponses apportées par la Métropole aux questions soulevées ainsi que les conclusions du séminaire national d'études sur les ZCR, organisé à Lyon.

La société FRANCOM a restitué aux jurés les réflexions issues du World Café et un travail interactif et itératif, où chacun a pu apporter ces arguments, a permis au jury de confirmer les points d'accord et de débattre des désaccords.

Cette dernière session était également l'occasion pour le jury d'aborder d'autres sujets de leur intérêt comme :

- Les places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.
- L'impact de la ZCR sur les quartiers limitrophes.
- Les aides financières pour les personnes en difficulté.
- Les modalités de prise en compte du travail du jury.
- Les réponses aux freins à la mobilité des femmes en général et en transport en commun (incivilités, harcèlements, insécurité, agressions sexuelles) en particulier.
- L'impact de la ZCR sur l'industrie automobile.
- Le contrôle des fraudes aux macarons de stationnement pour les personnes handicapées.

Une séance de délibération du jury sur les points de désaccord a précédé la rédaction de l'avis du jury citoyen sur le projet de Zone à circulation restreinte.

Sur le périmètre de la ZCR

Pour préserver l'égalité territoriale (la rive-gauche et la rive-droite font partie d'une même commune) et la cohérence des politiques publiques (projets d'aménagement urbain de la rive-droite en cours, fermeture du Pont de Pierre aux véhicules motorisés), mais aussi pour rendre la mesure efficace et aller au bout de la démarche en élargissant la zone et le public concernés, les jurés souhaitent que la future ZCR de Bordeaux intègre la rive-droite de la commune.

Concernant les restrictions

En raison de manque de transports en commun la nuit et les week-ends mais aussi pour préserver l'attractivité (économique) de l'hypercentre et la mobilité des personnes qui n'auraient pas les moyens de changer de véhicule mais auraient en revanche le besoin d'entrer et de sortir de la ZCR, le jury citoyen trouve préférable de restreindre la circulation les jours ouvrés (du lundi au vendredi) en journée (de 7h ou 8h à 19h ou 20h).

Toutefois, le jury n'exclut pas, à terme, de restreindre la circulation 24h/24 – 7j/7.

S'agissant des véhicules concernés

Afin d'avoir un impact réel sur la pollution de l'air et d'être à la hauteur des enjeux de santé publique, les jurés estiment nécessaire d'inclure 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.

Selon le jury, c'est de cette manière que des effets significatifs sur la circulation automobile et sur la pollution de l'air pourront être obtenus y compris à proximité de la ZCR.

Pour ce qui est du calendrier d'application

L'échéance à laquelle devrait être installée la ZCR partage le jury en deux catégories :

Ceux qui souhaitent agir « *fort et vite* » au regard des enjeux de santé public et soutiennent la mise en place rapide de la ZCR pour limiter la circulation des véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 », après un délai de 6 mois d'information et de sensibilisation.

Ceux qui préfèrent donner du temps aux personnes concernées pour se préparer à l'instauration de la ZCR. Les restrictions de circulation se feraient ainsi par phases successives dont une phase d'information et de sensibilisation. Ainsi, ils préconisent l'interdiction des véhicules « non classés » dans un premier temps, celle des véhicules « Crit'air 5 » environ 12 mois après et une année plus tard, celle des véhicules « Crit'air 4 ».

A propos des mesures d'accompagnement

Le jury étant assuré qu'une grande majorité optera pour le changement de véhicule plutôt que pour le changement de mode déplacement, ils élaborent différentes propositions sur cette base.

Pour les dérogations le jury estime que les exceptions, en dehors des celles prévues par la loi, sont surtout à prévoir dans le cas où la ZCR venait à se mettre en place très rapidement. Ainsi, les professionnels pouvant attester d'un besoin d'accéder à l'hypercentre en voiture pourraient être exonérés.

Concernant les aides financières, si la nécessité d'en prévoir fait l'unanimité, le jury estime qu'elles doivent être ciblées et éviter une augmentation de la fiscalité locale. Ainsi les aides pour l'achat d'un vélo électrique pourraient atteindre 25% du prix global et être soumises à condition de ressources. Les aides pour l'achat d'un véhicule « propre » pour les particuliers et les professionnels pourraient être attribuées sous forme de « primes ».

La recherche de partenariats publics et privés (Département, Région, concessionnaires) est préconisée par le jury pour permettre la mise en place d'un système d'aides cumulables. Toutefois, une vigilance doit aller de pair pour éviter de « faire de la publicité » à un constructeur ou un concessionnaire en particulier.

Sur les incitations à l'utilisation des transports en commun, le jury estime nécessaire de soutenir financièrement les personnes qui renoncent aux véhicules polluants en réduisant le prix des abonnements aux transports en commun (TBM). Des nouvelles offres de déplacement pour les personnes handicapées sont également à concevoir tout comme une capacité de stationnement suffisante pour les résidents et non-résidents de la ZCR.

Au sujet de l'information et de la communication, le jury est unanime sur la nécessité de sensibiliser le public aux enjeux par un message « *fort* » mais pas « *choquant* ». La communication doit également se faire suffisamment en amont de l'instauration de la ZCR pour que, de manière pédagogique, les citoyens comprennent que la mesure n'est pas « *contre la voiture* » mais « *pour notre santé à tous* ».

Tous les supports et média de communication doivent être utilisés afin de toucher un large public dont les jeunes et les étudiants, et une présence (à travers un stand) dans tous les événements territoriaux est préconisée pour expliquer le fonctionnement de la ZCR.

Enfin, **l'évaluation de l'impact de la ZCR** est considérée comme une mesure de grande importance. Cette disposition pourrait faire l'objet de sondages auprès des bordelais et intégrer les membres du jury citoyen pour veiller aux effets pervers comme le report du trafic vers la périphérie et la saturation des zones de stationnement en bordure de la ZCR. Les jurés souhaitent également que Bordeaux Métropole instaure une communication régulière des résultats de ces évaluations.

DÉLIBÉRATION DU JURY CITOYEN

Convaincus qu'il est urgent d'agir pour améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des citoyens, le jury recommande à Bordeaux Métropole :

- ▶ Que la « Zone à circulation restreinte » soit instaurée à l'intérieur des boulevards de Bordeaux et englobe la rive-droite.
- ▶ Que les restrictions de circulation se fassent les jours ouvrés (du lundi au vendredi) en journée (notamment de 8h à 20h ou de 7h à 19h).
- ▶ Que les véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 », considérés comme les plus polluants selon la classification du Ministère de l'environnement, soient ciblés.
- ▶ Que des dérogations (pour ne pas pénaliser l'emploi ni l'activité économique) puissent être prévues pour les professionnels justifiant le besoin réel de l'utilisation de véhicules transportant du matériel et/ou des marchandises pour intervenir à l'intérieur de la ZCR.
- ▶ Que des aides financières soient accordées et puissent être cumulées notamment par les particuliers sans alourdir la fiscalité locale.
- ▶ Que la mise en place de la ZCR soit accompagnée de mesures pour :
 - Encourager l'utilisation des transports en commun (cadencements, nouvelles lignes, parkings P+R...) et des modes de déplacement alternatifs (marche, vélo...).
 - Accorder une attention particulière à la mobilité des personnes en situation de handicap de façon à accroître leur autonomie.
 - Communiquer très largement et suffisamment en amont de l'instauration de la ZCR en fournissant aux citoyens une information pédagogique, efficace et pratique qui leur permette d'avoir une prise de conscience des enjeux.
 - Évaluer régulièrement la ZCR et rendre compte publiquement et régulièrement de ses effets sur la pollution de l'air, les flux de circulation et les stationnements au sein de la zone concernée et aux abords de celle-ci.
- ▶ Sur le calendrier et la progressivité de mise en œuvre, le jury est resté partagé :
 - D'un côté, les partisans d'une mise en place rapide de la ZCR avec l'interdiction simultanée des véhicules « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 » intervenant au terme d'une période d'information – sensibilisation d'environ 6 mois.
 - De l'autre, les favorables à une mise en œuvre progressive de la mesure après une phase d'information – sensibilisation avec l'interdiction dans un premier temps des véhicules « non classés », un an plus tard des véhicules « Crit'air 5 » et la troisième année des véhicules « Crit'air 4 ».

RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Un bilan positif a été exprimé par le jury citoyen sur sa participation à la démarche et le déroulement du dispositif. Les jurés ont d'une part considéré que l'information reçue était sincère, compréhensible et adaptée et, d'autre part, que les échanges étaient riches, ouverts et constructifs.

Le cadre de travail proposé a été jugé propice pour produire de la réflexion en coopération, et de l'intelligence collective. Le jury s'est dit ainsi satisfait du travail accompli et compétent pour délibérer sur la question qui lui était posée : « *en tant que citoyens, on prend les transports tous les jours. On est donc concernés par le sujet du fait de nos usages. Aujourd'hui, on nous a donné les outils nécessaires pour avoir un autre jugement. Les interventions nous ont en effet donné une autre vision des choses, une autre vision de notre quotidien, nous permettant ainsi de réfléchir et de prendre des décisions en conscience* ».

Jugée « *belle et créatrice de liens* », l'expérience vécue par les jurés a également été appréciée parce que la possibilité de choisir les intervenants et le type d'information leur avait été offerte, et qu'il s'agissait d'une démarche riche en enseignements : « *personnellement - affirme un participant - j'ai appris beaucoup de choses* ».

Le dispositif de concertation choisi par Bordeaux Métropole pour associer les habitants a permis à un groupe de citoyens d'intervenir concrètement dans la vie publique. Au sein du jury citoyen, ses membres ont pris goût au débat et à la chose publique découvrant qu'ils pouvaient, en responsabilité, avoir une influence sur la décision politique.

La création de la Zone à circulation restreinte étant actée par la volonté du politique d'améliorer la qualité de l'air du territoire, le projet a vocation à se poursuivre.

Toutefois, les jurés ayant fait la preuve que les citoyens ont la capacité de prendre collectivement des décisions respectueuses de l'égalité, de la justice et de la dignité de tous, il est recommandé :

- ▶ **D'aller au-delà de l'écoute de la délibération du jury en associant les participants à la gouvernance du projet.** Formés pour délibérer, les membres du jury citoyen sont aujourd'hui compétents dans le domaine et peuvent apporter une contribution positive et pertinente à la mise en place de la ZCR. Ce groupe, précieux pour sa motivation et son assiduité, est prêt pour réfléchir en coopération aux moyens qu'il convient de mettre en œuvre pour faciliter la compréhension du projet et l'adapter réellement aux besoins et attentes des citoyens. Ainsi, la création de commissions thématiques de travail (communication, évaluation, adaptation au changement, etc.) serait une forme simple de confier d'une part une nouvelle responsabilité au jury et, d'autre part, d'accroître l'intérêt des citoyens pour les institutions publiques et leur confiance dans le processus démocratique.
- ▶ **D'inviter le jury à exposer ses recommandations** dans le cadre d'une réunion de travail du CoPil et en présence des instances dirigeantes de la Métropole.
- ▶ **D'informer le jury de la décision politique retenue** pour la ZCR (type de scénario) en expliquant le processus de prise en compte de son avis et en motivant les choix qui ont été arrêtés.
- ▶ **De partager avec le jury l'avis des commissions permanentes des conseils de quartiers** de la ville de Bordeaux lorsque celui-ci sera émis afin de leur donner à voir la position d'autres citoyens.
- ▶ **De poursuivre la concertation** avec l'ensemble des parties prenantes du projet et de prévoir des démarches de concertation et d'information avec le grand public. C'est-à-dire des moyens et des rencontres susceptibles de retenir l'attention des habitants et permettant le partage des documents et des solutions retenues.

CONDITIONS D'EXERCICE DES FONCTIONS DE LA GARANTE

Le rôle du garant de la concertation est d'avoir un regard sur les modalités de participation du public ; sur la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées ; sur les outils d'expression du public et sur la possibilité de poser des questions ; sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage et sur le respect des principes et des valeurs d'une démarche de concertation.

Le devoir d'indépendance, de neutralité et de réserve impose d'observer le processus de concertation dans le but de le rectifier, l'infléchir ou l'améliorer sans se prononcer sur le fond du projet.

C'est ce rôle que je me suis efforcée d'avoir tout le long du processus de concertation du jury citoyen, pour veiller attentivement à la qualité du dialogue, encourager les citoyens à s'engager dans le débat, rester à l'écoute des jurés et relayer le plus fidèlement possible leur parole et leurs demandes.

Afin d'exercer pleinement mes fonctions, ma contribution aux processus de préparation et à la production des documents d'information, ainsi que ma participation aux réunions de travail du CoPil et aux rencontres du jury citoyen ont été actées au début de ma mission.

Mais cette mission a aussi été rendue possible par la posture du maître d'ouvrage. Les services de Bordeaux Métropole se sont montrés coopératifs, disponibles et respectueux du processus de concertation et de ma fonction.

En effet, la Métropole et son Conseil de développement durable m'ont facilité l'accès à tous les outils nécessaires au bon exercice de mes fonctions : documents de travail des équipes techniques, compte rendus des réunions du CoPil, documents d'information sur le contexte territorial et les enjeux, supports d'information destinés au jury citoyen, présentations des intervenants, contributions écrites, etc.

Une adresse électronique et un téléphone portable m'ont également été fournis pour me permettre de recueillir, en toute confidentialité, les observations, critiques, commentaires et suggestions du jury.

ANNEXES



Paolo Crozco Souël
28 avenue Charles Floquet
75007 Paris

Bordeaux, le 19 juin 2017

Objet : Désignation Garant pour le projet "Zone de circulation restreinte"
Nos références : DMO/DM/LG/17/538

Madame,

Conformément aux usages de Bordeaux Métropole, nous avons été sollicités afin de désigner un garant pour un jury citoyen portant sur un projet de zone de circulation restreinte.

J'ai le plaisir de vous indiquer que conformément à la suggestion de Winston Brugmans, Vice-président du C2D auquel j'ai délégué cette mission, et au regard de l'intérêt dont vous lui avez fait part, je communique par conséquent votre nom à Bordeaux Métropole.

En tant que garante nous suggérons que vous puissiez vous appuyer dans votre exercice sur les textes récents parus en la matière. Ainsi : «Le garant est tenu à une obligation de neutralité et d'impartialité et veille notamment à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public, au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions, et de présenter des observations et propositions.».

De notre point de vue, votre mission consistera donc à renforcer la qualité du dialogue et la confiance entre les participants (les encourageant à s'engager dans le dialogue) et dans le processus de concertation.



De manière plus opérationnelle vos missions pourraient se traduire par :

- la participation aux réunions du jury citoyen
- la participation au processus de préparation notamment par un avis sur l'ingénierie de la participation, les documents produits et sur la qualité des informations fournies
- la production d'un rapport
- le rappel des règles de la concertation si nécessaire
- votre recours à la demande des participants en cas de litige sur le processus

Afin de vous permettre d'exercer pleinement vos missions, nous avons sollicité auprès de la métropole la création de coordonnées (mail, téléphone) communiquées aux participants et votre présentation ainsi que de votre rôle à l'ouverture de la concertation.

Nous serons à votre disposition si vous le jugez utile. Nous vous saurons gré de bien vouloir nous tenir informés du déroulement de votre mission. Nous entendons que vous soyez en contact direct avec Bordeaux Métropole et son équipe d'animation.

Vous souhaitant une bonne concertation, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Denis Mollat
Président du Conseil de développement durable
de Bordeaux Métropole

