



**Synthèse de la consultation publique
Projet d'arrêté encadrant le dispositif de circulation différenciée
en cas de pic de pollution atmosphérique sur le territoire de la Métropole de Bordeaux**

Rappel sur les modalités de la consultation

La pollution de l'air est l'une des premières préoccupations environnementales des Français et a des conséquences importantes sur la santé, notamment celle des plus fragiles. La qualité de l'air sur le périmètre de Bordeaux Métropole s'améliore mais des dépassements ponctuels des normes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine persistent. En particulier, sur l'une des 8 stations de surveillance de la qualité de l'air de Bordeaux Métropole, la concentration annuelle en NO₂ – d'origine majoritairement routière – a atteint des valeurs proches de la limite de 40 µg/m³ pour la deuxième année consécutive. Il est donc nécessaire d'enrichir les mesures d'urgence sur le territoire pour réduire les émissions de polluants lors des pics de pollution atmosphérique.

Le présent arrêté a pour but la mise en place d'une circulation différenciée sur le territoire de la métropole à partir du quatrième jour d'alerte de pollution atmosphérique. Pour rappel, cette mesure vise à ne laisser circuler que les véhicules les moins polluants sur la base de leur « certificat qualité de l'air » (vignette Crit'Air). Cette consultation avait pour but d'améliorer le projet d'arrêté et de réfléchir à des mesures d'accompagnement, à partir des avis et arguments des différents contributeurs, afin de faciliter ensuite la mise en place du dispositif sur le territoire.

La consultation s'est déroulée sur une période de 21 jours, du 3 au 24 février 2021. Elle a donné lieu à **221 retours**, dont 213 par internet et 7 par courriel. Un avis exprimé à la fois par e-mail et par internet a été compté une seule fois. Trois contributions expriment des points de vue sans rapport avec le sujet de la consultation.

Ainsi, **217 consultations ont été analysées**.

Environ 80 % des contributions proviennent d'habitants de la métropole de Bordeaux. 98 % des avis exprimés reflètent le point de vue de particuliers (habitant ou travaillant dans la zone concernée par le projet de circulation différenciée lors des pics de pollution atmosphérique).

Deux associations ou sociétés civiles se sont exprimées : GAEC Les jardins de Bouet et la Fédération Française des Motards en Colère de la Gironde.

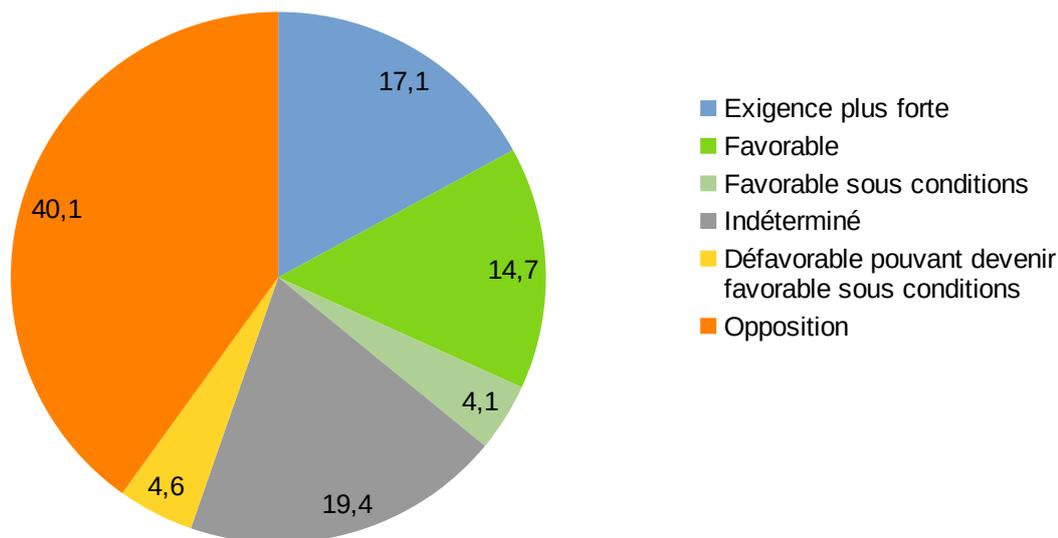
Enfin, deux contributions ont été rédigées par des personnes exprimant le point de vue d'entreprises dont l'activité implique des déplacements de fourgons ou de camions.

Analyse des observations tous contributeurs confondus

Les contributions ont été traitées et analysées sous plusieurs critères. Leur répartition en profils d'expression facilite l'identification d'éléments saillants, utiles pour l'amélioration dudit arrêté.

Globalement, on peut distinguer 6 profils d'expression :

Avis des contributeurs sur le projet d'arrêté sur la circulation différenciée (en pourcentage)



Détail des profils :

- ◆ **Les personnes « exprimant une exigence plus forte »** sont tout à fait favorables à la mesure et souhaitent même que celle-ci soit plus ambitieuse ;
- ◆ **les personnes « favorables »** à la mise en place de la mesure sans demande particulière de modification de l'arrêté ;
- ◆ **les personnes « favorables sous conditions »** trouvent le dispositif bon, et souhaitent que des mesures d'accompagnement supplémentaires soient mises en place si la circulation différenciée s'applique sur le territoire ;
- ◆ **les personnes « défavorables mais pouvant devenir favorables sous conditions »** trouvent le principe de circulation différenciée bon, mais accepteraient le dispositif seulement si des mesures d'accompagnement sur le territoire sont mises en place (transports en commun, aides pour les faibles revenus, etc.) ;
- ◆ **les personnes « s'opposant au dispositif »** ;
- ◆ **les personnes « indéterminées »** ont posé des questions, ou émis un avis ne permettant pas de déterminer si elles sont favorables ou non à la mesure.

Ainsi, près de la moitié des contributeurs est défavorable à la mesure, et un peu plus de 30 % approuvent l'application de la mesure de circulation différenciée en l'état ou souhaitent la renforcer.

Si l'on s'intéresse aux avis négatifs, la grande majorité des participants opposés à l'application de la mesure a émis un avis ferme.

À l'inverse, plus de la moitié des avis favorables appelle à un renforcement des mesures prévues dans le projet d'arrêté soumis à consultation.

En ce qui concerne les catégories de véhicules, sur les 217 contributions :

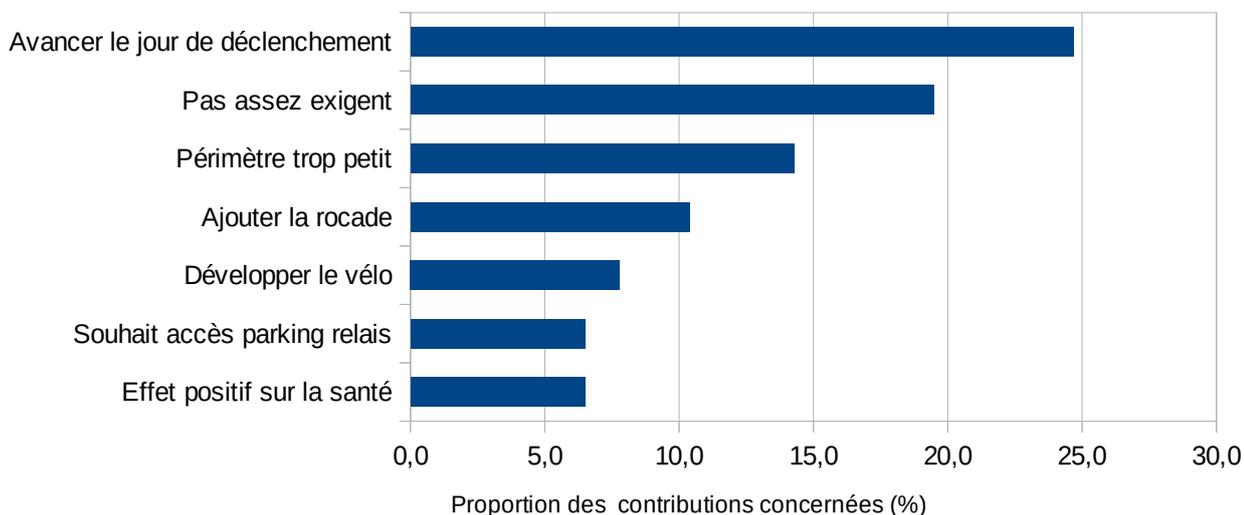
- 13 avis font explicitement référence à la voiture individuelle,
- 1 avis mentionne les véhicules utilitaires légers,
- 2 avis font référence aux camions,
- 6 avis mentionnent les 2-roues motorisées.

Synthèse des avis exprimés par les particuliers

Sont considérés comme particuliers tous contributeurs dont les remarques n'expriment pas explicitement le point de vue d'une entreprise ou d'une association. La part de la contribution des particuliers représente 98 % de l'ensemble des contributions pour cette consultation. Voici un détail de leurs motivations selon les différents profils identifiés :

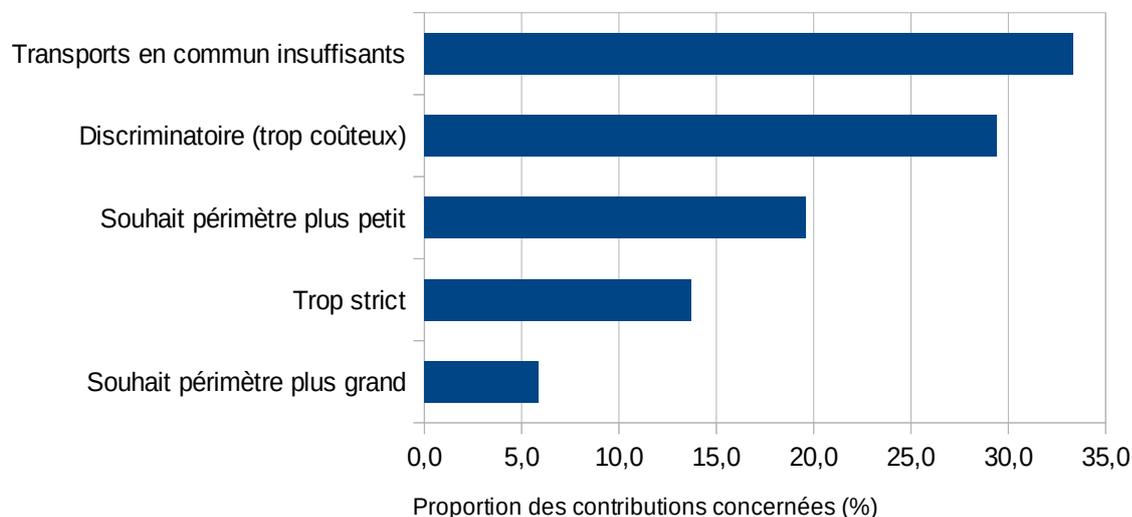
Personnes exprimant un avis favorable à la mesure, une exigence plus forte ou favorable sous conditions (36 % des contributions soit 77 avis)

Sujets dominants parmi les contributions exprimant un avis favorable sous condition, favorable ou une exigence plus forte



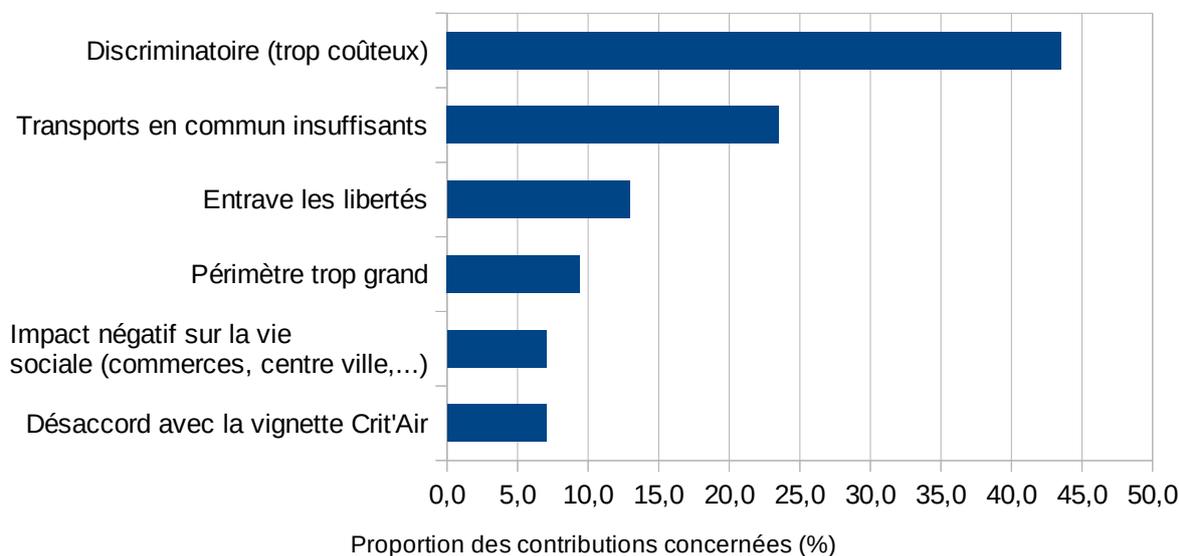
Personnes indéterminées et défavorables à la mesure mais pouvant devenir favorables sous conditions (24 % des contributions soit 51 avis)

Sujets dominants parmi les contributions exprimant un avis indifférent ou défavorable pouvant devenir favorable



Personnes opposées à la mise en place de la mesure (40 % des contributions, soit 85 avis)

Sujets dominants parmi les contributions exprimant un avis défavorable



Quel que soit le profil des contributeurs, plusieurs avis se recoupent sur les thèmes suivants :

Contributions spécifiques à l'arrêté préfectoral :

Environ 38 % des contributeurs ont émis un avis sur le projet d'arrêté en lui-même. L'analyse de leurs contributions met en évidence un éventail complet de positionnements sur :

- **le délai de mise en œuvre** : environ 10 % des contributeurs (21 avis) se sont exprimés sur le délai de mise en œuvre de la circulation différenciée. Les appréciations demandent une application de la mesure dès le premier, deuxième ou troisième jour de pic de pollution consécutif. Un délai de 24 h reste en général présenté comme souhaitable afin de laisser aux usagers le temps de s'organiser.
- **la communication** sur la mise en œuvre de la mesure lors d'un pic de pollution de l'air à travers deux journaux quotidiens et deux stations de radio ou télévision n'est pas suffisante aux yeux de certains contributeurs. Ceux-ci encouragent à diffuser l'information plus largement en s'appuyant sur les réseaux sociaux.
- **le périmètre sur lequel l'arrêté s'applique** : le périmètre d'application de l'arrêté est mentionné par plus de 20 % des contributeurs. Parmi ces contributions,
 - un peu plus de 30 % considèrent le périmètre trop petit. Dans l'immense majorité des cas, les appréciations demandent l'inclusion de la rocade à l'intérieur du périmètre de circulation différenciée. Les arguments sont divers (forte circulation, embouteillages fréquents) mais tous liés à la pollution induite par la circulation sur cet axe routier ;
 - à l'inverse, environ 45 % de ces appréciations appellent à une réduction du périmètre (pour le limiter à l'intra-boulevard ou à l'hyper-centre). Quelques contributions font valoir la temporalité de la mise en place et proposent de commencer par appliquer la mesure de circulation différenciée à l'hyper-centre avant d'éventuellement l'étendre d'ici quelques années.
- **le niveau d'exigence** : si 40 % des avis exprimés sont négatifs et défavorables à la mise en place de la mesure d'urgence et le trouvent trop exigeant, plus de 17 % des contributeurs le souhaitent au contraire plus ambitieux.
- **les dérogations** : un peu plus de 4 % des contributeurs font référence aux dérogations : demandes de dérogations supplémentaires (véhicules anciens, ou pour raison médicale), autorisation du covoiturage, ou encouragement à réduire le nombre de dérogations.

Les demandes d'accompagnement pour atténuer les effets de la mesure :

Environ 30 % des contributeurs évoquent une ou plusieurs pistes d'accompagnement. Pour certains, il s'agit d'une condition nécessaire pour devenir favorables à la mesure. Pour d'autres, il s'agit de solutions qui pourraient permettre de faciliter la mise en place de la mesure. Les contributeurs se sont exprimés sur les pistes d'accompagnement suivantes :

- **Transports en commun** : 19 % des contributeurs trouvent que les transports en commun ne sont pas assez développés sur le territoire de Bordeaux Métropole : fréquence et fiabilité insuffisantes, transports trop lents, absents pour les trajets de banlieue à banlieue. De nombreuses contributions encouragent donc au développement de l'offre de transport en commun comme moyen de substitution. La gratuité des transports est également proposée par plusieurs contributeurs.
- **Mobilités douces** : Environ 4 % des contributeurs particuliers mentionnent le vélo comme alternative à la voiture. Toutefois, le réseau de pistes cyclables doit être amélioré (sécurisation, développement des itinéraires cyclables...) selon une majorité de ces

contributions. La marche n'est pas identifiée comme moyen de locomotion alternatif lors des pics de pollution.

- **Le covoiturage** : Plusieurs contributions présentent le covoiturage comme un facteur de réduction de la pollution de l'air et proposent d'ajouter une dérogation pour les covoitureurs.
- **Parkings-relais** : Un peu plus 4 % des contributions font mention des parcs relais. Leur importance y est soulignée. La majorité de ces contributions propose la création de nouveaux parcs relais, en lien avec les terminus de tram ou de TER urbains. La gratuité des parkings est également proposée, au moins en cas de pics de pollution.
- **Aide financière** : Près d'un quart des contributeurs considère que cette mesure est discriminante. Les personnes disposant d'un revenu modeste peuvent difficilement acheter un nouveau véhicule. Plusieurs contributions soulignent les difficultés d'application des primes ou autres aides financières, qui ne suffisent donc pas. Cette mesure est parfois décrite comme augmentant les inégalités ou comme une charge financière supplémentaire portant sur les ménages les plus modestes.

Propositions de mesures alternatives :

Moins de 10 % des contributeurs ont proposé des mesures alternatives à la circulation différenciée :

- plutôt que de se baser sur une vignette Crit'Air, adopter des mesures plus simples (autorisation de rouler successivement pour les véhicules dont l'immatriculation est paire ou impaire).
- plutôt que d'interdire de rouler, se concentrer sur la fluidification de la circulation en ville afin d'éviter les accélérations et freinages successifs ;
- certains contributeurs pensent que le chauffage au bois ou que les industries polluent plus que les voitures. Certains émettent donc le souhait d'interdire le chauffage au bois en ville ;
- appliquer les restrictions de circulation aux bateaux sur la Garonne.

Synthèse des avis exprimés par des associations et sociétés civiles

Les contributions d'une association et d'une société civile ont été relevées :

- La Fédération Française des Motards en Colère de la Gironde exprime une opposition ferme au projet d'arrêté préfectoral. Les arguments invoqués se rapportent à des inégalités sociales qui pourraient être induites par la mesure de circulation différenciée et à des difficultés accentuées pour les petites et moyennes entreprises. La Fédération appelle également à un relâchement des contraintes sur les 2 et 3 roues motrices
- GAEC Les jardins de Bouet se déclare très favorable à la mesure et demande son renforcement : activation dès le deuxième jour de pic de pollution, renforcement (exclusion du Crit'Air 3) dès le quatrième jour consécutif.

Synthèse des avis exprimés par des professionnels

Seulement deux contributeurs se sont exprimés en tant que professionnels (un avis indéterminé et une opposition). L'importance d'anticiper ces épisodes de circulation différenciée est rappelée, afin d'éviter des pénalités pour non respect des contrats.

Des organismes représentant les entreprises ont été consultés en amont de la consultation publique. Une partie des contributions du public classée ci-dessus comme "contributions des

particuliers" (en raison de l'impossibilité d'identifier explicitement une entreprise ou un organisme) exprime à la fois des préoccupations individuelles et professionnelles.

Prise en compte des observations et propositions

Propositions de modifications au projet d'arrêté

À l'issue de la consultation, les précisions suivantes ont été apportées au projet d'arrêté :

Modification portant sur l'article 5 :

La contribution suivante :

"A propos de l'article 5. Les cartes GIC et GIG ne sont plus valables depuis le 1er janvier 2011, remplacées d'abord par la carte européenne de stationnement en 2000, elle-même remplacée en 2017 par la carte mobilité inclusion mention stationnement. Cette disposition de l'arrêté est donc entachée d'irrégularité et pourrait générer un litige d'interprétation même si la référence légale à l'article L241-3-2 est correcte."

donne lieu à la modification suivante :

Suppression des mots "GIG (Grand Invalide de Guerre) et des GIC (Grand Invalide Civil)" après les mots "affichant une carte de stationnement pour personnes handicapées" dans l'article 5. En effet, les cartes GIC et GIG ne sont plus valables depuis le 1er janvier 2011 (remplacées par la carte mobilité inclusion mention stationnement).

Modifications portant sur l'article 3 :

La contribution suivante :

"Dans le cadre de la consultation publique sur l'arrêté préfectoral encadrant le dispositif de circulation différenciée en cas de pic de pollution atmosphérique sur le territoire de l'agglomération de Bordeaux, je souhaiterais vous formuler quelques remarques. Tout d'abord, au dernier alinéa de l'article 3, il est précisé que « La carte des axes non concernés par la mise en œuvre de la circulation différenciée à l'intérieur des limites de la métropole de Bordeaux figure en annexe 1. ». Or, au début de ce même article, il est dit que cette circulation différenciée ne peut être mise en œuvre qu'à l'intérieur de la rocade de l'agglomération de Bordeaux. Afin de clarifier la rédaction du dernier alinéa de l'article 3, je propose de le rédiger ainsi : « La carte des axes non concernés par la mise en œuvre de la circulation différenciée à l'intérieur des limites de la rocade de l'agglomération de Bordeaux figure en annexe 1. ». En effet, avec la rédaction actuelle du dernier alinéa de l'article 3, en association avec le schéma de l'annexe 1, on peut comprendre que seuls les axes en rouge sont exclus de la circulation alternée, alors que l'ensemble des axes en dehors de la rocade le sont aussi, conformément au premier alinéa de l'article 3. De plus, afin de clarifier l'article 3, il serait opportun de rajouter « (ci-après, « P+R ») » après les mots « à l'un des parcs relais » au 4ème alinéa de cet article. De même, toujours afin de clarifier cet article 3, il serait opportun de préciser, pour chaque axe cité, la commune correspondante, afin de ne pas créer d'ambiguïté. Une autre remarque concerne l'article 5. Par souci de cohérence avec le premier alinéa de cet article, je propose la suppression des mots « véhicules » aux alinéas 11 à 14."

donne lieu aux modifications suivantes :

Ajout de " (ci-après, « P+R »)" après les mots "Les axes suivant si le déplacement vise à accéder à l'un des parcs relais"

Clarification de la formulation :

"La carte des axes non concernés par la mise en œuvre de la circulation différenciée à l'intérieur des limites de la métropole de Bordeaux figure en annexe 1."

devient :

"La carte des axes non concernés par la mise en œuvre de la circulation différenciée à l'intérieur des limites de la rocade de l'agglomération de Bordeaux figure en annexe 1."

Enseignements tirés pour l'action de la Métropole

Les avis issus de la consultation constituent également un outil précieux pour identifier les arguments et les motivations récurrents et par conséquent pour repérer les forces et les faiblesses du dispositif, les points de vigilance, les idées innovantes, et ainsi éclairer la Métropole de Bordeaux sur les priorités en termes d'actions à mettre en place pour accompagner le dispositif et en améliorer l'acceptabilité.

Réponses aux principales observations et questions

Les véhicules concernés	
<i>Observation/question</i>	<i>Réponses</i>
Les véhicules étrangers sont-ils concernés ?	Les véhicules étrangers sont concernés par la restriction au même titre que les véhicules français. Les conducteurs étrangers peuvent se renseigner sur les restrictions en vigueur sur le portail européen fr.urbanaccessregulations.eu et commander la vignette sur le site officiel www.certificat-air.gouv.fr (site traduit en anglais, allemand, espagnol et italien)
Les véhicules de collection pourront-ils rouler ?	Les véhicules de collection ne pouvant bénéficier de certificat Crit'Air en raison de leur âge important et du non-respect des normes antipollution récentes seront interdits les jours de circulation différenciée.
Pourquoi est-il prévu des dérogations concernant les marchandises périssables ?	L'annexe 3 qui définit les transports de marchandises périssables est issue de l'arrêté du 2 mars 2015 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes. L'objectif est de ne pas créer une nouvelle liste de dérogation, mais de s'appuyer sur une liste existante et déjà connue des professionnels.
Pourquoi le covoiturage n'est-il pas toléré ?	Le covoiturage est une mesure fortement encouragée pour des questions environnementales mais aussi économiques, à condition qu'il s'opère avec un véhicule autorisé à rouler. Les personnes qui disposent de véhicules équipés de CRIT'AIR 3 ou mieux sont donc invitées à proposer des services de covoiturage.
Pourquoi les autres véhicules à moteurs (avions, bateaux...) ne sont-ils pas concernés ?	Le dispositif s'appuie sur les certificats Crit'Air. Ceux-ci s'appliquent aux véhicules routiers transportant des personnes ou des marchandises (véhicules de catégorie L, M et N), et ne sont donc pas applicables aux autres types de motorisation.
Périmètre d'application, jour de déclenchement et niveau d'exigence	
Pourquoi la rocade est-elle exclue du dispositif de circulation différenciée alors qu'elle est une source de pollution de l'air bordelais ?	Le dispositif est une mesure d'urgence visant à limiter les émissions du trafic routier qui se produisent au plus près des habitations lors des pics de pollution importants. D'autres mesures complémentaires pourraient suivre pour améliorer la qualité de l'air de manière pérenne.
Pourquoi n'applique-t-on pas la mesure à l'intérieur des boulevards ou même uniquement dans l'hyper-centre de Bordeaux ?	Pour atteindre une réduction significative des émissions, il est impératif que la zone concernée soit suffisamment étendue. De plus, la densité de population est importante sur la majeure partie de la Métropole. Il est donc important que la zone d'application de la mesure couvre au mieux les zones d'habitat.

Pourquoi la mesure de circulation différenciée n'est-elle pas déclenchée plus tôt ? (avant le 4ème jour de l'épisode de pollution)	La circulation différenciée s'inscrit dans la continuité des mesures de réduction des émissions du trafic routier. Elle vient en complément des mesures déjà prises : baisse des vitesses sur les autoroutes puis sur le reste du réseau routier. À noter qu'en cas d'épisode de pollution particulièrement sévère, la préfète peut anticiper la mise en œuvre de la circulation différenciée (cf art. 7).
Demandes de dérogation	
<i>Observation/question</i>	<i>Réponses</i>
Pourquoi la mesure s'applique-t-elle aussi le week-end ?	Les épisodes de pollution sont liés pour une part à l'activité humaine (plus importante en semaine) mais aussi aux conditions météorologiques. Si la qualité de l'air est dégradée durant le week-end, la circulation différenciée sera aussi effective le week-end pour protéger les personnes résidant dans les zones les plus impactées.
Certaines personnes craignent de ne pas pouvoir quitter la ville avec un véhicule interdit de circuler durant la période de circulation différenciée.	La plage horaire d'application instaurée suite à la consultation (6h-22h) offre la possibilité d'adapter ses heures de départ et de retour.
Mesures d'urgence, mesures permanentes et population concernée par ces mesures	
<i>Observation/question</i>	<i>Réponses</i>
Plusieurs contributeurs soulignent le fait que les mesures permanentes auraient plus d'impact que la circulation différenciée.	La lutte pour une meilleure qualité de l'air passe effectivement par une série de mesures de fond déclinées notamment dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Métropole de Bordeaux ou le Plan Climat Air Énergie Territorial. Ce sont ces actions de fond qui permettront à long terme de garantir un air sain. En attendant leur pleine efficacité, des mesures d'urgence pour la gestion des épisodes de pollution restent nécessaires et sont complémentaires à ces actions de fond.
La mise en œuvre d'une Zone de Faible Émission mobilité (ZFE-m) est évoquée comme une mesure permettant d'atteindre de meilleurs résultats que la circulation différenciée.	Ces deux mesures (circulation différenciée en cas de pic de pollution de l'air et ZFE-m) sont complémentaires. La circulation différenciée est une mesure préfectorale qui ne s'applique que lors des épisodes de pollution les plus aigus. Une ZFE-m est une restriction permanente de la circulation à l'initiative de la collectivité. D'après la Loi d'Orientation des Mobilités, toutes les collectivités de plus de 100 000 habitants doivent réaliser une étude d'opportunité pour évaluer les bénéfices sanitaires de la ZFE avant son éventuelle mise en œuvre.
Contrôles	
<i>Observation/question</i>	<i>Réponses</i>
Comment sera réalisé le contrôle ?	Le contrôle sera réalisé par interpellation des conducteurs. Les véhicules en stationnement ne sont pas passibles de sanctions. Les contrôles auront lieu sur l'ensemble du réseau concerné par la restriction.

Y aura-t-il une période pédagogique lors des premières mise en place du dispositif de circulation différenciée ?	Les premiers contrôles devraient mettre l'accent sur l'information, pour permettre aux habitants de s'organiser.
--	--