

LA ZFE-m

ETUDE REGLEMENTAIRE

Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) de la
Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées



Sommaire

I. Résumé non technique	4
A. Qu'est-ce qu'une ZFE-m ?	4
B. Quels objectifs pour les ZFE-m ?	4
C. Le contexte réglementaire	5
D. La ZFE-m de l'agglomération de Pau	5
II. Rappel du cadre réglementaire de la ZFE-m	8
A. Le contexte de la pollution de l'air	8
B. Le cadre législatif.....	8
III. Présentation du territoire d'étude	9
A. Un périmètre qui dépasse les limites administratives des EPCI	9
B. Des flux domicile-travail qui arrivent et vont au-delà du périmètre d'étude	11
C. Une population concentrée à Pau et ses communes limitrophes	13
D. La mobilité au sein de l'agglomération (au sens de l'INSEE)	15
IV. Méthode pour la mise en place du projet	31
A. Le périmètre.....	31
B. Les périodes d'effet de la zone.....	33
C. Les usages autorisés	33
D. Les mesures compensatoires	33
V. Le projet retenu	34
A. Le dispositif de ZFE-m.....	34
B. Le périmètre.....	34
C. La temporalité	35
D. Les véhicules concernés	35
E. Les dérogations	36
F. Les mesures d'accompagnement.....	37
VI. Description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée	40
VII. L'évaluation des effets de la ZFE-m	44
A. Cadrage méthodologique.....	44
B. Impact de la ZFE-m sur le trafic routier	44

C.	Impacts de la ZFE-m sur les émissions de polluants et les populations exposées	46
D.	Impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine	58
E.	Dispositif de suivi et d'évaluation	58
VIII.	Les projets d'arrêtés	59
IX.	La participation du public et la consultation volontaire des organismes publics	60
A.	Rappel sur la démarche de concertation.....	60
B.	Les enseignements	60
C.	Les clés pour appréhender l'acceptabilité de la ZFE.....	60

I. Résumé non technique

A. Qu'est-ce qu'une ZFE-m ?

La Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) est un outil réglementaire à la disposition des collectivités pour interdire la circulation des véhicules ne répondant pas à certains critères sur leurs émissions polluantes dans un périmètre défini. Afin d'être autorisés à circuler ou non dans la ZFE-m, les propriétaires doivent s'équiper d'une vignette Crit'Air. Chaque vignette correspond à une catégorie de véhicules plus ou moins polluants. Elle tient compte :

- Du type de véhicules (véhicules légers, Poids Lourds, etc.)
- De la norme Euro,
- De l'âge du véhicule,
- Du type de combustible (diesel, essence, ...)

Les vignettes Crit'Air distinguent les véhicules en six catégories différentes selon leur type de motorisation et leur date de première immatriculation.

CLASSE	2 ROUES, TRICYCLES, QUADRICYCLES A MOTEUR	VOITURES		VEHICULES UTILITAIRES LEGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCARS		
	VEHICULES ELECTRIQUES ET HYDROGENES							
	VEHICULES GAZ VEHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES							
CLASSE	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR	VOITURES		VEHICULES UTILITAIRES LEGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCARS		
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Biodiesel	Diesel	Essence
	EURO 4 A partir du 1er janvier 2017 pour les motocycles 1er janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	-	EURO 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	EURO 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	EURO VI A partir du 1er janvier 2014	EURO VI A partir du 1er janvier 2014
	EURO 3 du 1er janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	EURO 4 du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 A partir du 1er janvier 2011	EURO 4 du 1er janvier 2006 au 31 décembre 210	-	EURO VI A partir du 1er janvier 2014	EURO V du 1er octobre 200 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1er juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1er octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1er octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO V du 1er octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1er juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1er octobre 2006 au 30 septembre 2009	EURO IV du 1er octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1er octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2006	EURO III du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
NON CLASSES	Pas de norme tout type jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

B. Quels objectifs pour les ZFE-m ?

L'objectif premier des ZFE-m est d'améliorer de manière rapide et permanente la qualité de l'air, et ainsi de diminuer l'exposition des populations. Les ZFE-m doivent notamment permettre d'amplifier les politiques favorisant le report modal, et accélérer l'évolution du parc de véhicules en incitant les automobilistes à acquérir des véhicules moins polluants.

C. Le contexte réglementaire

La loi prévoit une mise en œuvre progressive des ZFE-m, déterminée par les niveaux de qualité de l'air :

- La loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoyait la mise en place de ZFE dans les agglomérations en dépassement des seuils de qualité de l'air. En 2019, lors de la publication de la loi, ce sont 11 agglomérations qui étaient concernées, avec une obligation de mise en œuvre avant le 31 décembre 2020 ;
- En 2021, la loi Climat et Résilience a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE au 1^{er} janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants dont Bordeaux Métropole fait partie (42 agglomérations). Cette loi précise également que la ZFE-m doit couvrir la majeure partie de la population de l'établissement public, qui met à œuvre la ZFE-m (à savoir celui dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération). Seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires (listées dans la loi LOM) doivent respecter un calendrier de restrictions plus contraignant.

Début juillet 2023, un comité ministériel qualité de l'air en ville est venu apporter des ajustements compte tenu de l'évolution de la qualité de l'air et des difficultés de mise en œuvre sur certains territoires. Deux types de territoires sont définis, dont les noms seront désormais différents afin de mettre en évidence leur situation et le niveau de contrainte associé :

- Ceux qui ne respectent pas les seuils, c'est-à-dire les agglomérations qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des territoires ZFE effectifs : ils doivent respecter le calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1^{er} janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025 (Crit'Air 3). Les agglomérations concernées sont en diminution constante, année après année et sont passées de 5 (Paris, Lyon, Marseille, Rouen et Strasbourg) à 2 en mars 2024 (Paris et Lyon).
- Ceux qui respectent les seuils réglementaires actuels de qualité de l'air, sont des territoires de vigilance. Pour les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles (31 agglomérations concernées dont celle de Pau), la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1^{er} janvier 2025. La contrainte sur la taille du périmètre fixé par la Loi Climat et Résilience (au moins 50% de la population de l'EPCI le plus peuplé couverte) doit être respectée.

D. La ZFE-m de l'agglomération de Pau

Les véhicules concernés et le calendrier de mise en œuvre

1. Le périmètre

Le périmètre de la ZFE-m doit couvrir 50 % de la population de l'EPCI le plus peuplé de l'agglomération, soit au moins 85 000 habitants.

Un certain nombre de conditions sont nécessaires pour la définition d'un périmètre ZFE pertinent : la lisibilité, les possibilités de report modal, et les alternatives pour le trafic de transit.

Le périmètre de la petite rocade a été choisi : facile à identifier, espace déjà le mieux doté en solutions de mobilité, périmètre support des P+R. Il représente 100 000 habitants et 36 km²

2. La temporalité

La période d'effet des restrictions s'applique :

- Du lundi au vendredi de 9h à 18h, période pendant laquelle les transports en commun sont les plus efficaces et pendant laquelle il y a davantage de trafic.
- En journée, puisque les services de transport en commun ne sont pas accessibles la nuit.

3. Les véhicules concernés

Les véhicules Non Classés (NC) sont interdits de circulation dans le périmètre. Les types de véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- Véhicules particuliers (VP) : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- Véhicules utilitaires légers (VUL) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- Poids lourds, bus et autocars : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

4. Les dérogations locales : choix de l'EPCI

La liste des dérogations locales sont les suivantes :

- o Véhicules des producteurs et commerçants ambulants non sédentaires de denrées alimentaires (y compris circuit court) venant livrer leur production ou approvisionner des marchés au sein de la ZFE-m.
- o Véhicule avec aménagement spécifique ayant une autorisation d'occupation du domaine public (fromagerie, boucherie, food-truck, camion pizzas...)
- o Véhicules de chantier spécifiques (camion-grue, camion porte-engin...), engins de chantier à haute technicité.
- o Véhicules de collection.
- o Véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile.
- o Véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule.
- o Convois exceptionnels au départ, à destination ou traversant la ZFE-m.
- o Véhicules automoteurs spécialisés, mention "VASP" (véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personne) sur le certificat d'immatriculation, afin de permettre un renouvellement progressif de la flotte spécialisée.
- o Pass ZFE-m (une mesure unique, équitable pour tous, quel que soit le mode et le motif) : 52 jours/an & "Petit rouleur" (10 000 km/an)

5. Effets attendus

Populations exposées (en habitants) sur le périmètre ZFE-m

	Seuil réglementaire ou valeur guide OMS <small>Non applicable</small>	Scénario 2025 sans ZFE-m [en habitants]	Scénario 2025 avec ZFE-m (véhicules NC) [en habitants]
NO ₂	VL (40 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	VL en projet (20 µg/m ³)	170	100 (diminution)
	OMS (10 µg/m ³)	20 950	13 950 (diminution)
PM ₁₀	VL (40 µg/m ³), OQA (30 µg/m ³) et VL en projet (20 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	OMS (15 µg/m ³)	20	20 (stable)
PM _{2,5}	VL (25 µg/m ³) et VC (20 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	OQA / VL en projet (10 µg/m ³)	< 10	0 (diminution)
	OMS (5 µg/m ³)	105 730	105 730 (stable)

Source : Etude ATMO – 2024

Le périmètre ZFE-m comprend 105 730 habitants

Sont indiquées entre parenthèses les évolutions par rapport au scénario 2025 sans ZFE-m

VL = valeur limite / VC = valeur cible / OQA = objectif de qualité / OMS = recommandations OMS 2021

À l’horizon 2025, aucun habitant n’est exposé à des concentrations supérieures aux valeurs limites sur le périmètre d’étude pour les 3 polluants étudiés. Ce qui est également le cas pour la valeur cible aux particules fines PM_{2,5} et l’objectif de qualité pour les particules grossières PM₁₀.

Les faibles réductions de la superficie exposée à des concentrations supérieures aux valeurs limites en projet (révision de la directive européenne) suffisent à diminuer considérablement les populations concernées. En effet, le calcul d’exposition se réalise sur les bâtiments résidentiels à proximité immédiate de ces axes, au prorata de la surface exposée du bâtiment.

Au regard des valeurs guides de l’OMS (Organisation Mondiale de la Santé), 7 000 habitants supplémentaires bénéficient d’un air qui respecte les recommandations sur la moyenne annuelle pour le dioxyde d’azote après le déploiement de la ZFE-m.

II. Rappel du cadre réglementaire de la ZFE-m

A. Le contexte de la pollution de l'air

La pollution de l'air engendre des impacts forts sur la santé et les finances publiques

- 48 000 décès prématurés / an (*Santé publique France, 2021*)
- 70 à 100 milliards d'€ / an de coûts pour la société (*Sénat*)

Le secteur des transports routiers est une source majeure d'émissions de polluants atmosphériques (*CITEPA, Rapport SECTEN, 2022*) :

- 54 % des émissions d'oxyde d'azote
- 30 % des émissions de particules fines.

Le gouvernement est régulièrement rappelé à l'ordre :

- avis motivé de la Commission européenne pour non-respect des valeurs limites en particules fines, le 24 octobre 2019
- condamnation de la France par le Conseil d'Etat pour le non-respect des normes de la qualité de l'air en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO₂) en 2019

B. Le cadre législatif

Le concept de ZFE-m a été introduit en **2019** par la **Loi d'Orientation des mobilités (LOM)**. L'objectif est de réduire les émissions de polluants en accélérant le renouvellement du parc de véhicules roulants. La **vignette Crit'air** (certificat de qualité de l'air) est choisi comme référence. Dix territoires enregistrant des dépassements réguliers de seuils sont concernés : ce sont de territoires ZFE effectifs, Pau n'est pas concernée.

L'application a été étendue en **2022** par le biais de la **Loi Climat et Résilience**. Toutes les agglomérations de **plus de 150 000 habitants sont désormais concernées, soit 33 agglomérations supplémentaires**, dont l'agglomération de Pau. Cela entraîne quelques modifications du cadre réglementaire. Les territoires qui respectent les limites de pollution sont des territoires de vigilance. L'agglomération de Pau en fait partie. Les collectivités sont responsables de leur mise en œuvre **avant le 31 décembre 2024**. Elle a jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour interdire l'accès aux voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996.

L'objectif est l'amélioration de la qualité de l'air (notamment proche des grands axes), c'est-à-dire contraindre l'accès aux lieux les plus fréquentés pour limiter le trafic de véhicules les plus émetteurs en encourageant le report modal et le renouvellement du parc et permettre le trafic de transit sur les grands axes.

La loi précise les catégories de véhicules classées par vignettes « Crit'air » (*cf. Tableau page 5*).

III. Présentation du territoire d'étude

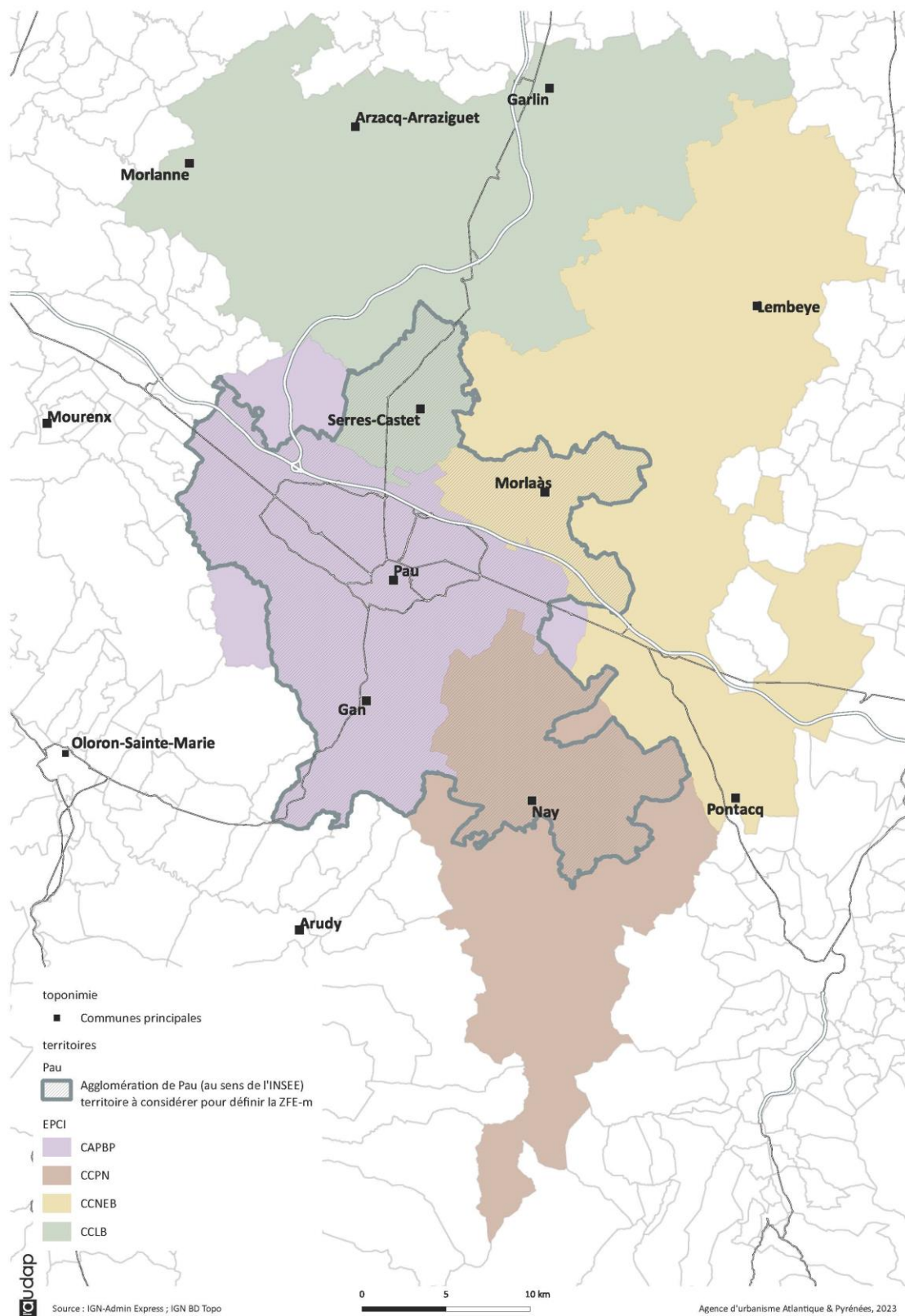
A. Un périmètre qui dépasse les limites administratives des EPCI

Deux définitions du terme "agglomération" pour les ZFE-m

	Unité urbaine au sens INSEE	Agglomération au sens EPCI
Nb de communes	55	31
Nb d'habitants	202 000	164 785
Nb d'EPCI	4 (CAPBP, CCPN, CCLB, CCNEB)	1 (CAPBP)

L'unité urbaine est le périmètre d'étude réglementairement imposé par l'arrêté du 22 décembre 2021.

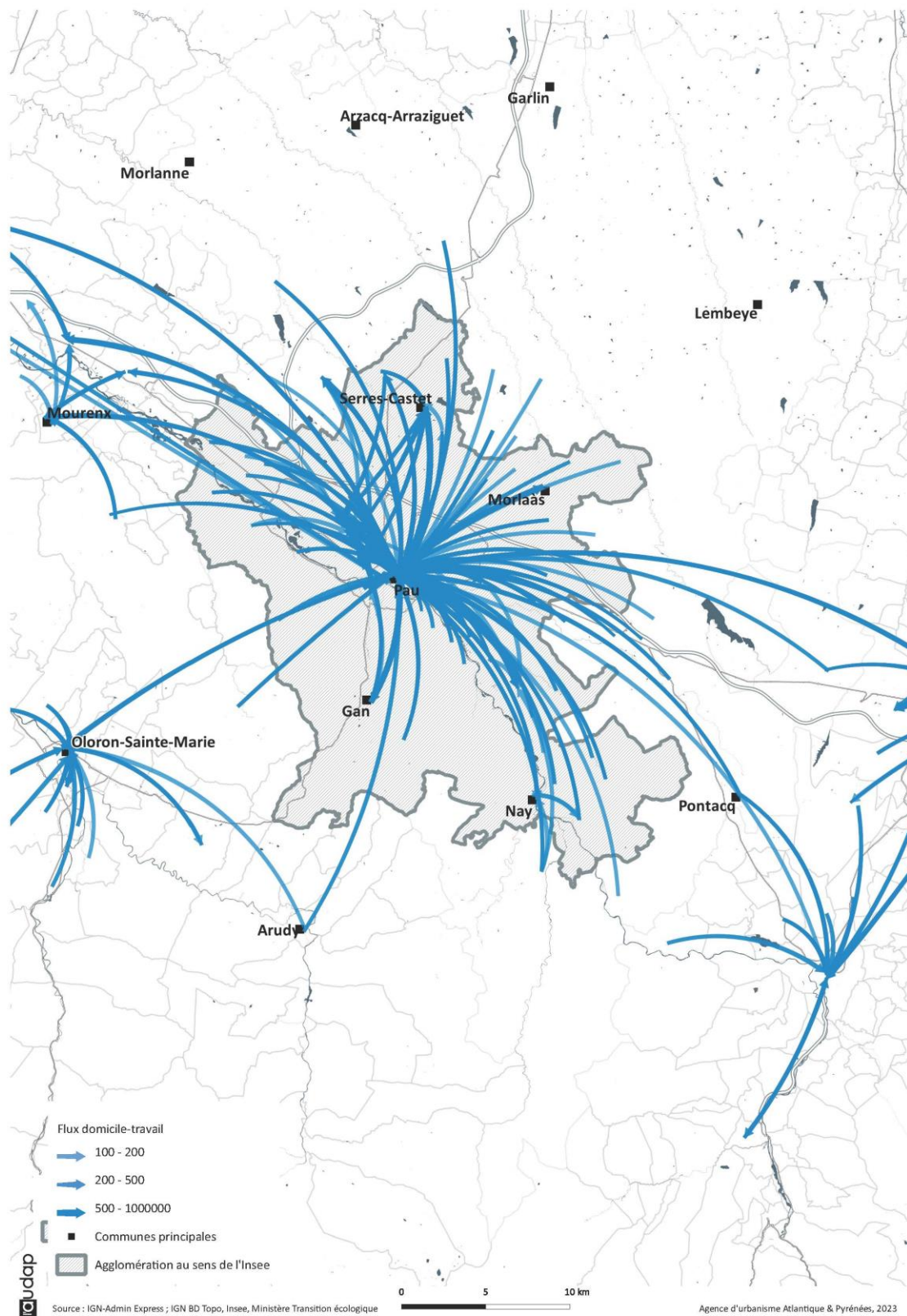
C'est le président de l'EPCI principal, doté d'un pouvoir de police spécial, qui est chargé de mettre en œuvre la ZFE-m et de définir ses règles en fonction du contexte local. Localement, les communes n'ont pas délégué leur pouvoir de police, chaque commune concernée par le périmètre de restriction devra donc rédiger un arrêté.



Agglomération de Pau au sens de l'Insee, territoire à considérer pour définir la ZFE-m

B. Des flux domicile-travail qui arrivent et vont au-delà du périmètre d'étude

L'agglomération de Pau rayonne sur une large partie du Béarn. Des navetteurs qui arrivent au-delà du périmètre d'étude sont impactés : 1/3 des actifs travaillant dans la CAPBP résident en-dehors de la CAPBP.



Flux domicile-travail sur l'agglomération de Pau au sens de l'Insee

Des territoires en lien les uns avec les autres :

- Des flux domicile-travail essentiellement au sein de l'agglomération au sens de l'Insee
- Mais des échanges externes vers le bassin de Lacq, Oloron-Sainte-Marie, Tarbes et Arudy notamment

Des échanges vers le cœur d'agglomération : 65 % des actifs qui travaillent à Pau vivent en-dehors de la commune

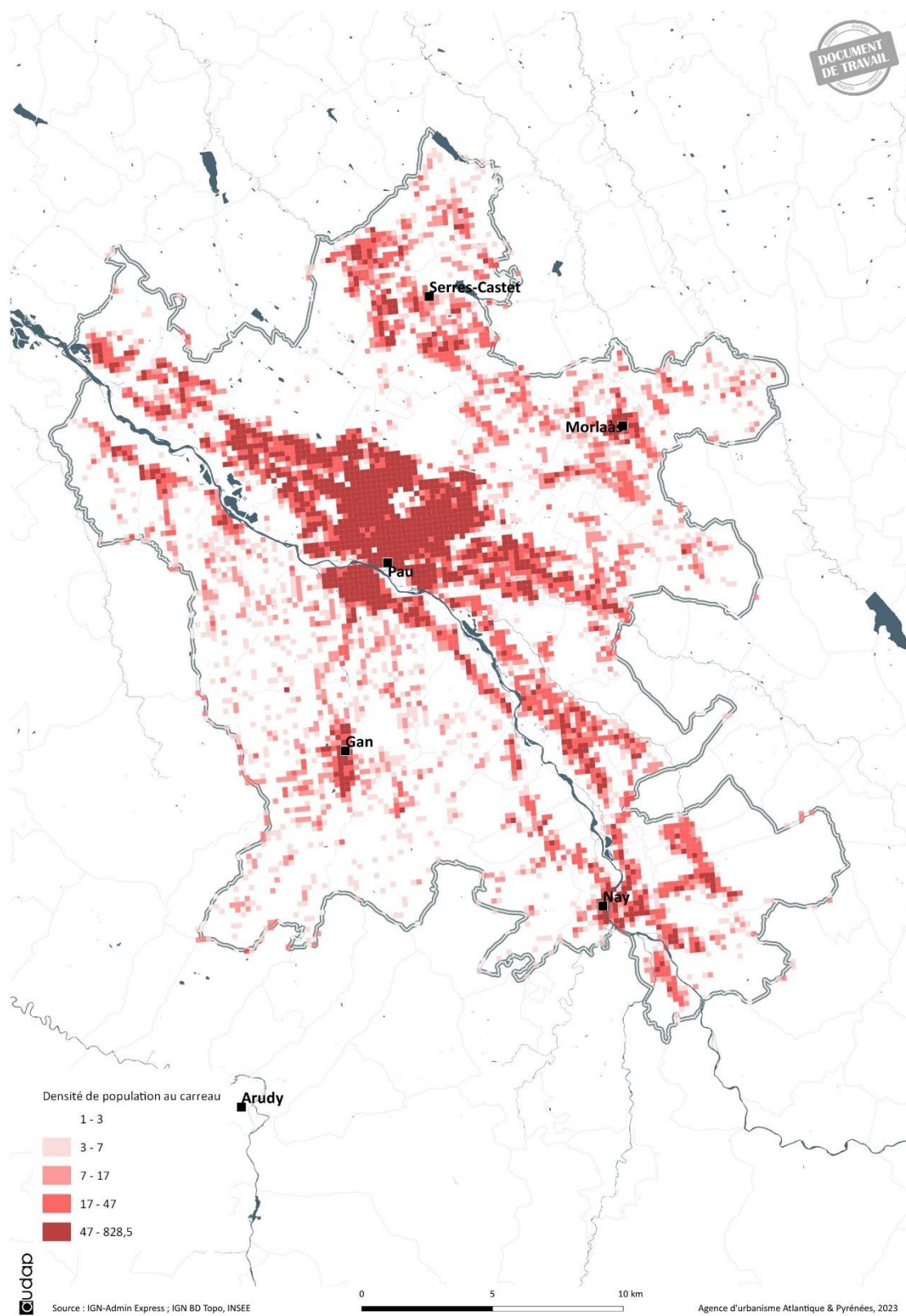
Les réflexions liées au périmètre doivent nécessairement interroger les franges du périmètre envisagé, mais aussi du territoire d'étude : des échanges à avoir avec les territoires environnants.

C. Une population concentrée à Pau et ses communes limitrophes

201 784 habitants dans l'agglomération INSEE de Pau

50 % de la population de l'EPCI principal doit être dans la ZFE-m :

- Population de communes de l'agglomération INSSEE intégrées à l'EPCI principal : 162 618 habitants
- Population à intégrer au minimum dans le projet de ZFE : 81 309 habitants



Densité de population sur l'agglomération de Pau au sens de l'Insee

D. La mobilité au sein de l'agglomération (au sens de l'INSEE)

1. Description du parc roulant

155 604 véhicules en 2023, dont :

- 85 % de véhicules légers
- 14 % d'utilitaires
- 1 % de poids-lourds et TC

a. Répartition Crit'air :

Crit'air	Nb de véhicules	% de véhicules
E	3 321	1,2
1	76 714	28,4
2	102 443	37,9
3	54 227	20,1
4	19 526	7,2
5	5 338	2,0
NC	8 722	3,2
Inconnu	7	0,0
Total	270 298	100,0

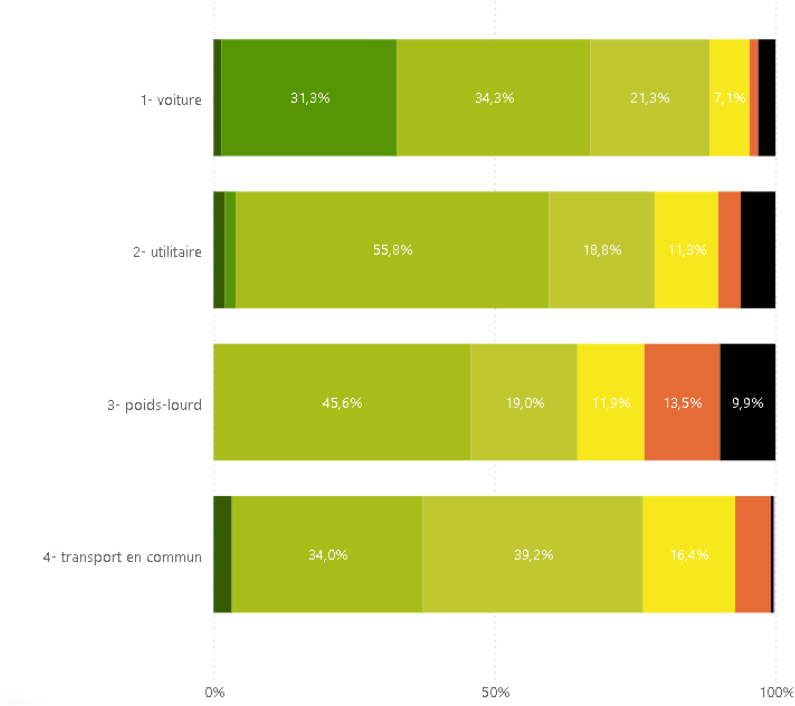
Nombre de véhicules « non classés », tous types de véhicules confondus

Type de véhicule	Nb de véhicules	Part dans la typologie
Voitures	6 114	2,7 %
Utilitaires	320	0,8 %
Poids Lourds	337	9,5 %
Bus / car	7	1,6 %
Total	6 778	100,0 %

C'est parmi la typologie « poids-lourds » que les véhicules Non Classés ont la plus grande part, mais c'est la typologie « voitures » qui représente le plus de véhicules.

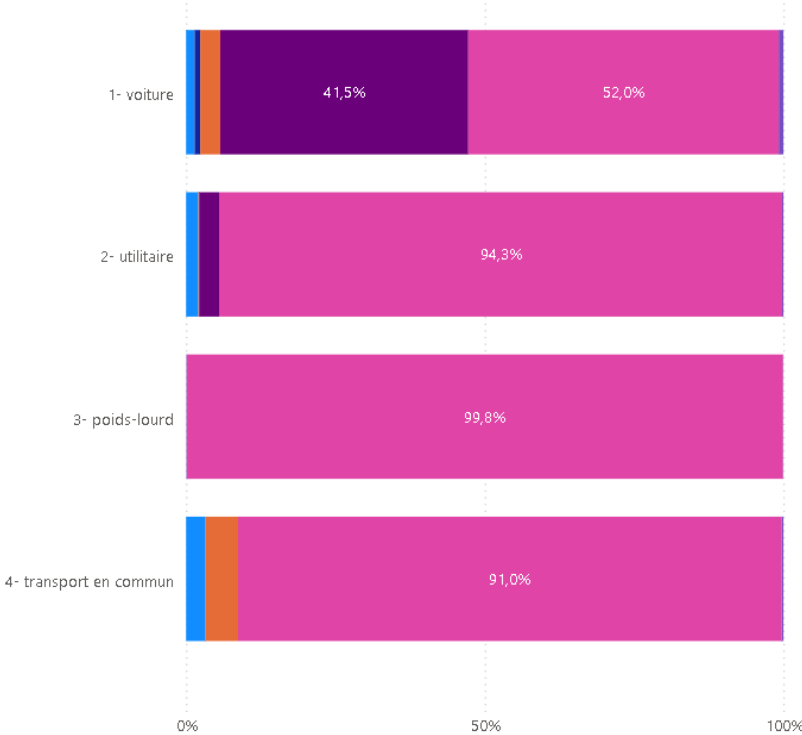
Nous ne disposons pas de l'information sur la répartition des Crit'air pour les véhicules deux-roues-motorisé.

Répartition des Crit'air par type de véhicule



● 0- Crit'Air E ● 1- Crit'Air 1 ● 2- Crit'Air 2 ● 3- Crit'Air 3 ● 4- Crit'Air 4 ● 5- Crit'Air 5 ● 6- Non classée ● Inconnu

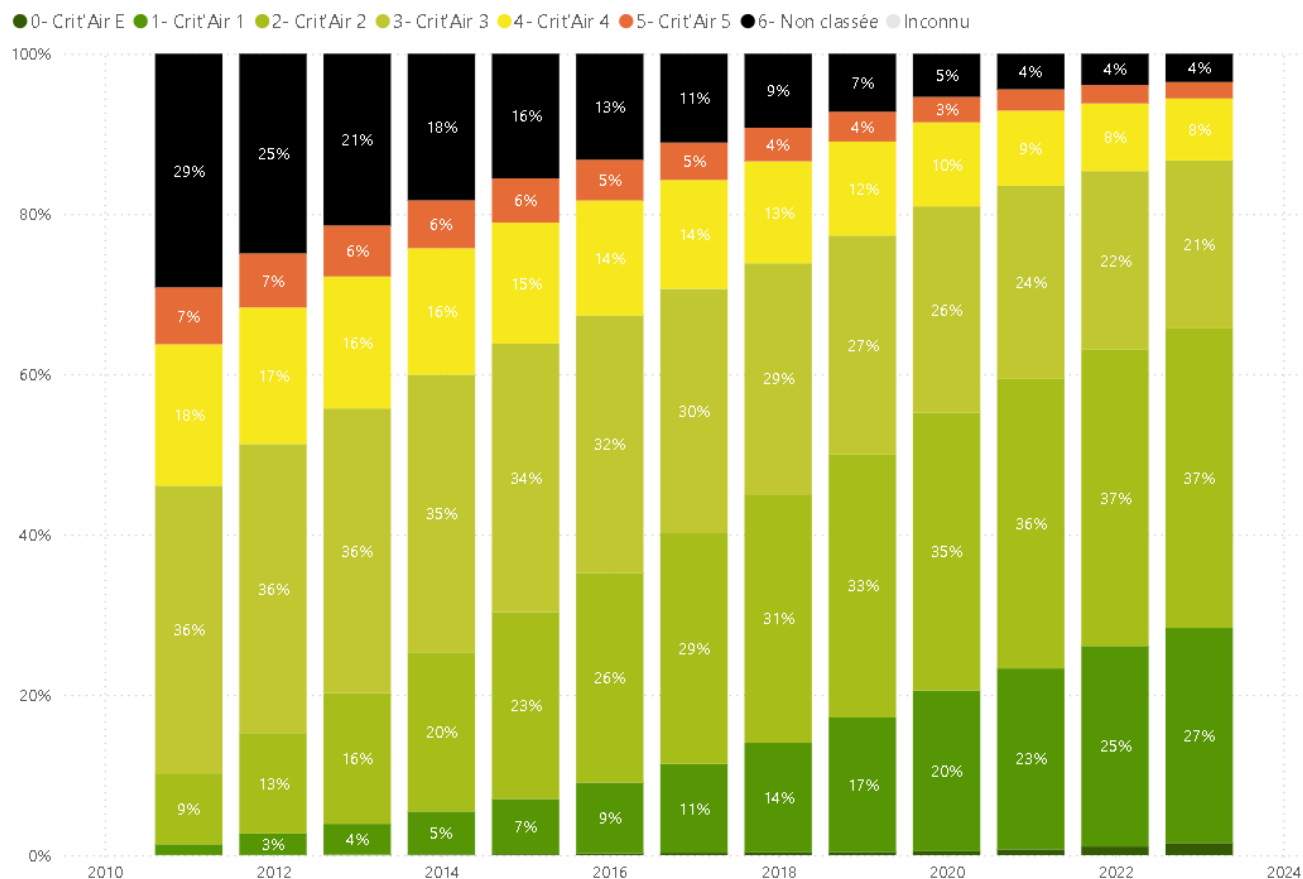
Répartition des motorisations par type de véhicule



● 1- Electrique et hydrogène ● 2- Hybride rechargeable ● 3- Hybride non rechargeable ● 4- Essence ● 5- Diesel ● 6- Gaz et inconnu

b. Evolution du parc de véhicules par Crit'air

i. Evolution depuis 2010



Les véhicules NC représentaient 30 % du parc en 2011, contre 4 % en 2023.

ii. Projection 2030

A l'horizon 2030, selon les tendances actuelles de renouvellement naturel du parc, les véhicules classés 5 et NC auront presque disparu.

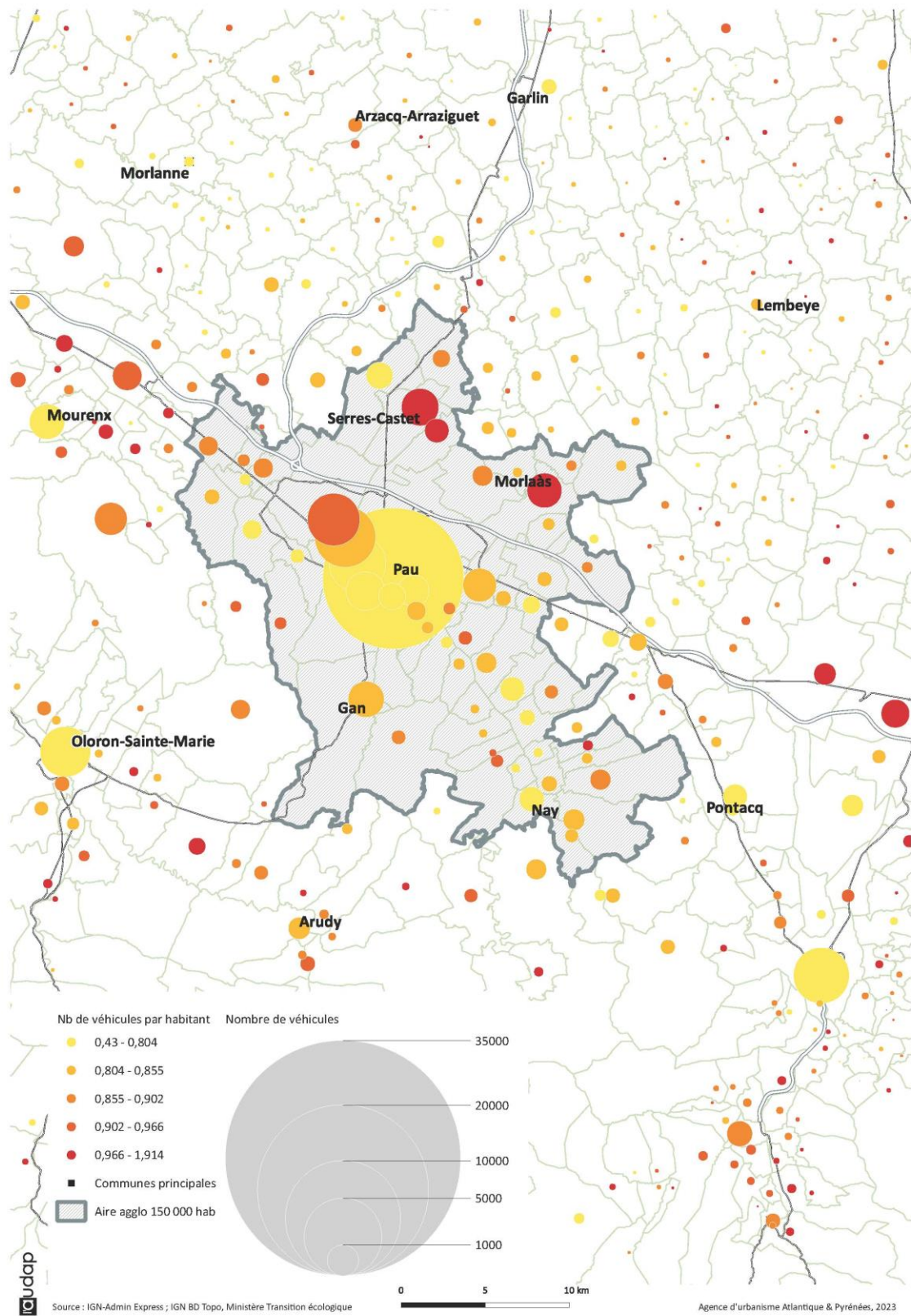
Part des véhicules selon les vignettes Crit'air 3, 4, 5 et NC à l'horizon 2030, à deux échelles : centre d'agglomération (Pau et communes limitrophes) et Pays de Béarn (8 intercommunalités)

Crit'air	Centre d'agglomération	Pays de Béarn
3	12 %	14,7 %
4	3,5 %	4,9 %
5	< 1 %	0,5 %
NC	< 1 %	1,9 %

c. Nombre de véhicules par habitant

Une motorisation qui augmente à mesure que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération

- 77 véhicules pour 100 habitants en moyenne
- 66 pour la commune de Pau
- 110 pour la commune de Serres-Castet

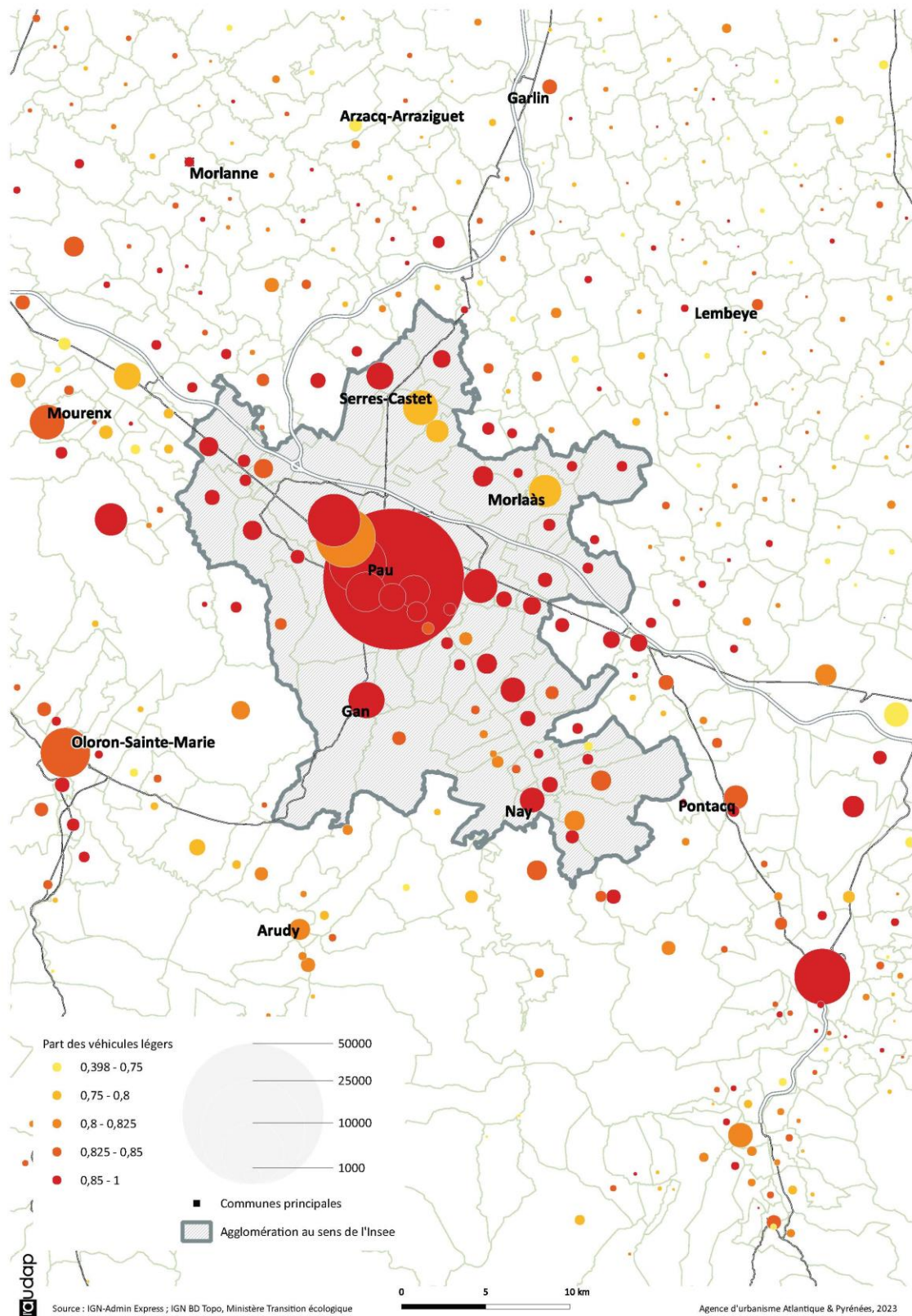


Nombre de véhicules par habitant dans l'agglomération pauoise au sens de l'Insee

d. Part des véhicules légers

98 % du parc est composé de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers

La part des VUL augmente à mesure que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération. Ces véhicules, d'artisans notamment, entrent dans l'agglomération (18,1 % vers Serres-Castet et 13,2 % vers Pau)



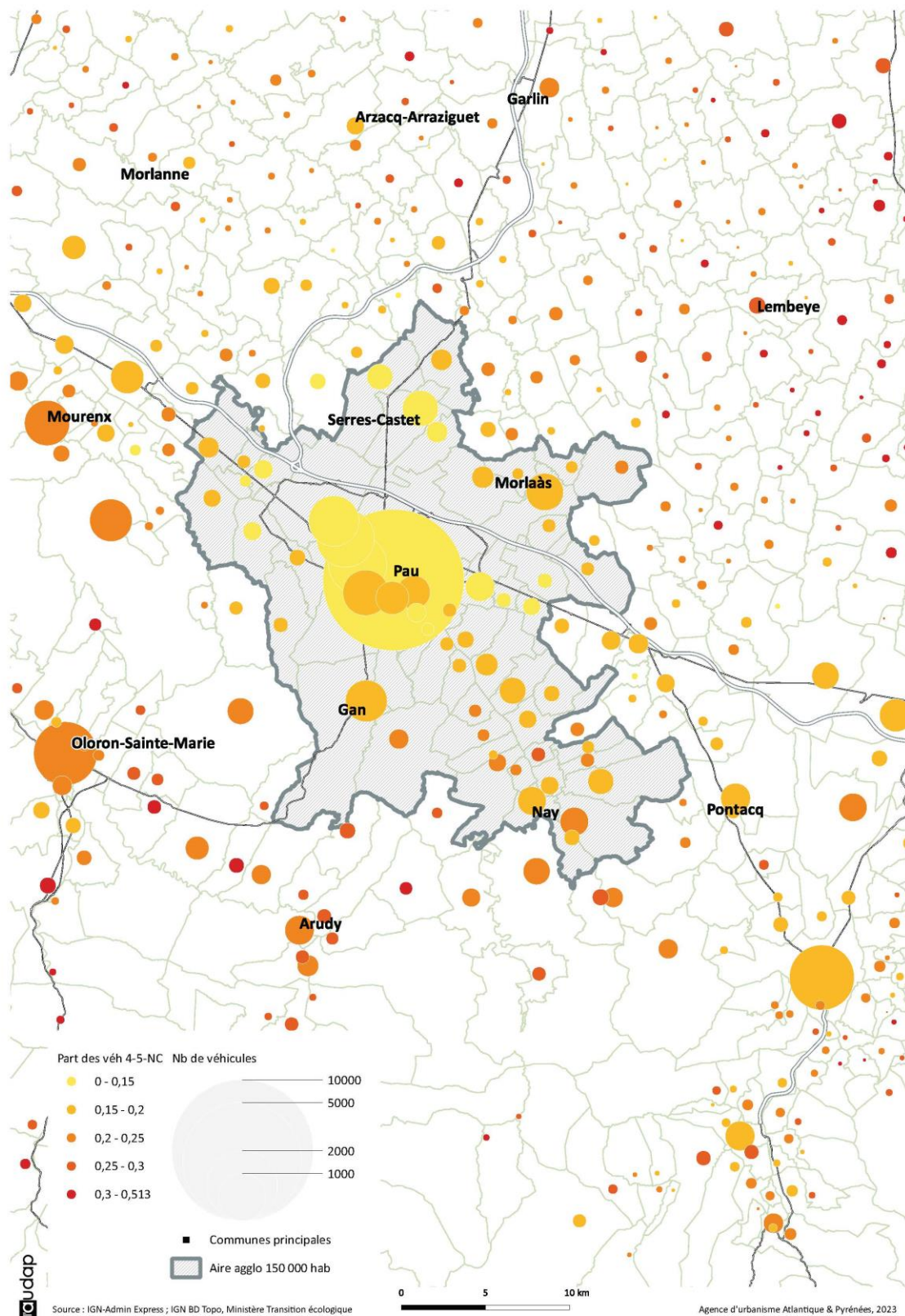
e. Classification des véhicules

La part des anciens véhicules augmente à mesure que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération :

- 15 % en moyenne
- 12,5 % : Serres-Castet
- 13,5 % : Pau
- 24 % : Bosdarros

Mais des communes davantage concernées en toute première couronne : 18 à 19 % à Jurançon et Gelos

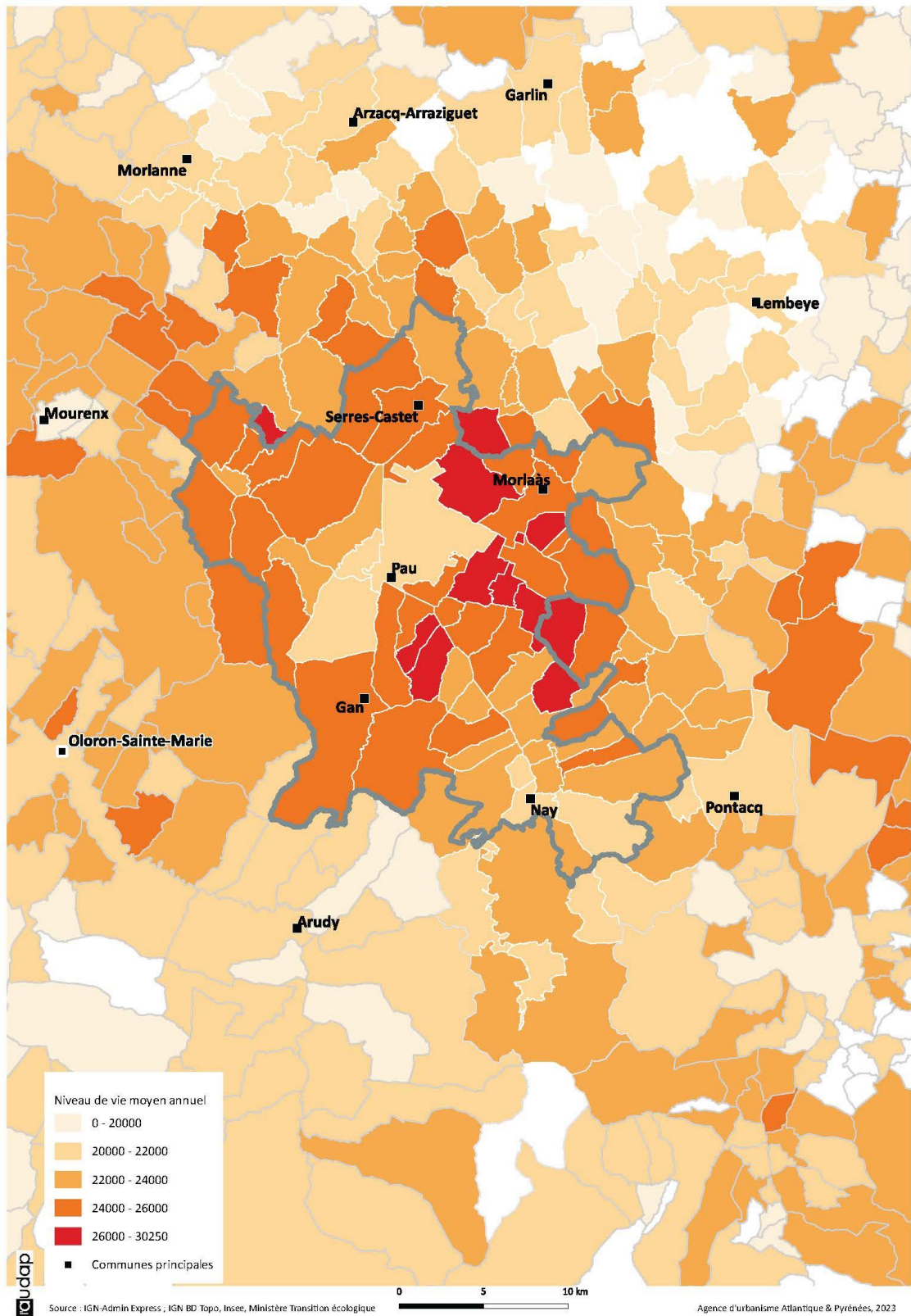
Répartition de la classification des véhicules



2. Niveaux de vie

Des niveaux de vie plus défavorisés dans le cœur d'agglomération et hors de l'agglomération

- Les communes de Pau, Billère, Jurançon ont les niveaux de vie les plus bas (respectivement 20 180, 21 490, 20 560 €)
- Les communes de l'est de l'agglomération ont des niveaux de vie supérieurs à 24 000 € annuels
- A l'extérieur de l'agglomération, c'est surtout le nord-Est du Béarn qui a les niveaux de vie les plus bas.



3. Les mesures mises en place pour améliorer la qualité de l'air

L'ensemble des documents de planification tendent à organiser un report modal, et à articuler urbanisme et mobilité pour réduire les distances et ainsi rendre les modes doux plus pertinents pour les déplacements du quotidien.

a. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020.

Le SRADDET se substitue à plusieurs schémas régionaux sectoriels (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, schéma régional de l'intermodalité, schéma régional de cohérence écologique, schéma régional climat air énergie) en application de la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015.

Le SRADDET fixe des objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portant sur :

- L'atténuation du changement climatique, c'est-à-dire la limitation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'adaptation au changement climatique ;
- La lutte contre la pollution atmosphérique ;
- La maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique ; un programme régional pour l'efficacité énergétique (PREE) doit décliner les objectifs de rénovation énergétique fixés par le SRADDET en définissant les modalités de l'action publique en matière d'orientation et d'accompagnement des propriétaires privés, des bailleurs et des occupants pour la réalisation des travaux de rénovation énergétique de leurs logements ou de leurs locaux privés à usage tertiaire ;
- Le développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération.

Ces objectifs quantitatifs sont fixés aux horizons 2021 et 2026 et aux horizons plus lointains 2030 et 2050. Ils doivent être pris en compte par les documents de planification de rang inférieur, notamment les plans climat air énergie territoriaux.

b. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT Du syndicat mixte du Grand Pau traite la question de la mobilité dans sa partie 2 : Promouvoir une politique de mobilité durable en lien étroit avec l'armature urbaine et rurale.

Action2.1 : Croiser politiques urbaines et politiques de développement de mobilité durable

Orientations générales :

- Faire du développement des pratiques de mobilité durable une recherche permanente
- Intégrer à toutes réflexions touchant à l'aménagement et au développement territorial, les problématiques de mobilité durable
- Organiser pour asseoir l'armature urbaine et rurale, toutes réflexions liées à la mobilité durable au tamis du projet territorial

Action 2.2 : favoriser l'usage des transports alternatifs

Orientations générales :

- Concevoir une politique de mobilité intégrée, qui promeut toutes les alternatives à l'autosolisme et facilite leurs usages
- Adapter au contexte et au projet territorial le développement de l'offre de mobilité durable et en faire une stratégie du développement du territoire

Action 2.3 : Conditionner, dans le sens d'une mise en œuvre globale du projet, les infrastructures routières

Orientations générales

- Hiérarchiser et pérenniser les fonctions des axes routiers
- Répondre aux besoins ponctuels sans compromettre l'objectif d'un territoire qui s'engage pour une mobilité plus durable

c. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

L'agglomération de Pau est dotée d'un **Plan de Déplacements Urbains**. Le syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilité, qui comprend les 31 communes de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées et 6 autres communes de la CCLB et de la CCNEB, a approuvé son PDU en 2020. Il comprend un certain nombre de mesures qui facilitent les déplacements à pied, à vélo, en bus, en train et en covoiturage :

- Aménager la ville des proximités : modérer les vitesses, favoriser la marche à pied par un plan piéton, un code de la rue et un référentiel d'aménagements de l'espace public, développer un réseau cyclable et des services vélos.
- Proposer une offre de transports renouvelée : structurer un réseau de bus, aménager des lignes à haut niveau de service, améliorer l'accueil des usagers, favoriser l'intermodalité via le pôle d'échanges multimodal de la gare de Pau, les parcs-relais et les services aux voyageurs.
- Améliorer la gestion et la connaissance du territoire : réduire le trafic de transit, définir une politique de stationnement automobile, organiser la livraison, sensibiliser les entreprises et les établissements scolaires au report modal.

Objectifs du PDU pour les parts modales à 2030 :

- Marche : 30 %
- Vélo : 10 %
- Transports collectifs : 10 %
- Voiture : 50 %

Le réseau de transports en commun est constitué :

- d'une ligne forte, Fébus, qui relie la Gare de Pau à l'Hôpital de Pau,
- Quatre lignes Temporis
- Treize lignes de proximité
- Une navette de centre-ville

- Un réseau de transport à la demande :
- pour les secteurs en-dehors du réseau régulier,
- pour les soirées

Le réseau vélo est constitué :

- d'une voie verte le long du gave de Pau
- d'un réseau magistral avec huit lignes
- d'un maillage de proximité

Les services vélo comprennent :

- de la location toutes durées
- des lieux de stationnement toutes durées

d. Le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET)

Les **PCAET** impliquent un certain nombre de mesures favorisant la protection de la qualité de l'air, de la santé des habitants et de la faune et de la flore locales.

Les mesures du PCAET de Pau sont issues du PDU du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilité.

Le PCAET de la CCNEB identifie quatre axes en lien avec la mobilité :

- Identifier et accompagner les entreprises volontaires dans la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur
- Améliorer la communication sur les solutions existantes en termes de mobilité et favoriser l'intermodalité au sein du bassin de vie
- Elaboration de programmes pédagogiques destinés aux structures scolaires et centres de loisirs pour promouvoir l'usage du vélo et des mobilités douces
- Elaboration d'une charte interne favorisant l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle chez les agents et élus de la CCNEB

Le PCAET du Pays de Nay identifie cinq axes en lien avec la mobilité :

- Rapprocher les habitants de l'emploi et des services
- Augmenter la fréquentation des transports en commun
- Réduire la part de l'autosolisme en développant les mobilités douces
- Aménager les conditions d'une mobilité partagée
- Pratiquer un tourisme durable

Le PCAET des Luys en Béarn identifie trois thématiques en lien avec la mobilité (en cours de finalisation) :

- Faire du vélo et des modes doux une alternative aux déplacements motorisés
- Réduire l'utilisation de la voiture individuelle
- Faciliter l'acquisition et l'usage des véhicules moins polluants

e. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)

Le PLUi de Pau prévoit un certain nombre d'orientations pour favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle et à la réduction du trafic de transit dans les quartiers et les centralités.

Mobilités et Connexions

Connexion du territoire au régional, national : aéroport, gare, A64 et A65

Le choix des modes d'occupation et d'utilisation des sols optimise la proximité ou l'accessibilité à ces infrastructures (avec notamment la création d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Pau, le projet de création d'un diffuseur autoroutier au nord-est de l'agglomération) et envisage leur développement comme dans le cas de l'aéroport situé à Uzein.

Connexion des secteurs périurbains au centre d'agglomération

Le projet prévoit la mise en place d'un rabattement des flux vers les polarités majeures et intermédiaires (service de covoiturage, transport collectif) et des parkings relais et/ou de covoiturage aménagés en entrées d'agglomération au terminus des lignes structurantes et performantes. Des pistes cyclables sécurisées et dédiées, à l'usage des actifs, seront réservées au niveau des entrées d'agglomération.

Mobilités au sein de chaque secteur

Les mobilités actives au sein de chaque secteur et entre les secteurs sont encouragées, en favorisant la réalisation d'un réseau de pistes cyclables confortables et sécurisées et de promenades et infrastructures piétonnes.

Mobilités en centre d'agglomération

Les modes d'occupation et d'utilisation des sols doivent favoriser le développement et l'usage des transports collectifs. Les corridors des lignes cadencées actuelles ou en prévision seront densifiés. L'intermodalité est favorisée avec la création d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Pau. Les transports à haute qualité de service seront un vecteur de requalification urbaine des axes empruntés, en particulier avec la reconversion urbaine de la route de Bayonne (sur l'entrée Ouest de Billère).

Stationnement

Dans le centre d'agglomération, dense et urbain, un service performant en transport en commun existe et des parkings relais et/ou de covoiturage seront créés dans sa périphérie. L'offre de stationnement devra être optimisée selon les lieux et les usagers et répondre aux exigences et contraintes des projets de renouvellement du patrimoine bâti existant en particulier dans le centre-ville de Pau.

Les entrées de ville du centre d'agglomération sont travaillées de manière à créer un effet de seuil par l'aménagement de pôles d'échanges, de services de mobilité à ces endroits charnières et favoriser le report modal dans le secteur intra-petite-rocade.

La ville des proximités est valorisée en intensifiant les aménités des centralités existantes (commerces, services, espaces publics et mobilité).

IV. Méthode pour la mise en place du projet

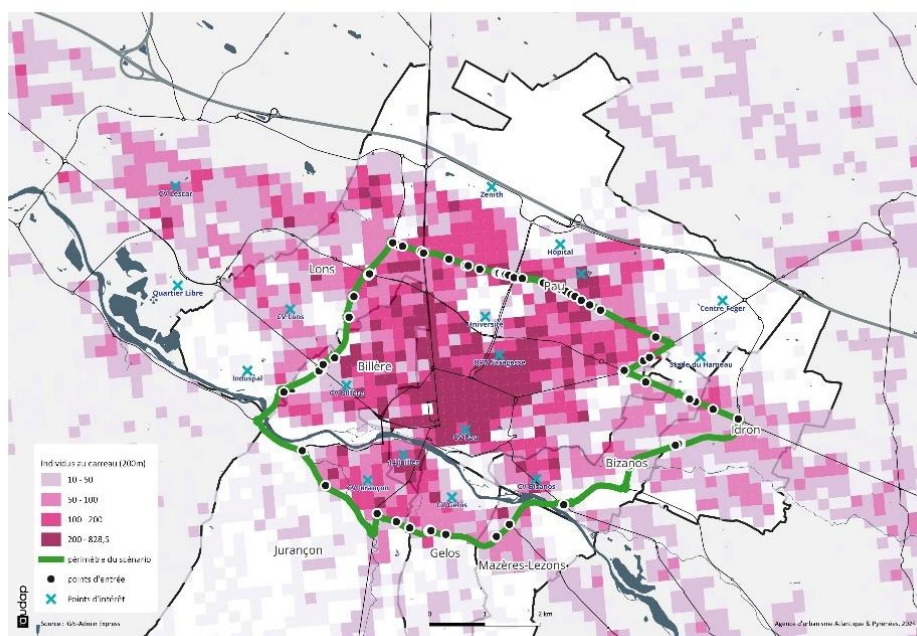
Dans un souci de co-construction du projet de ZFE-m, l'ensemble des parties prenantes a été invité aux échanges : élus, associatifs et experts se sont rencontrés à trois reprises afin de définir les grandes étapes du projet. Le premier échange du 28 mars 2024 a permis de faire se rencontrer les parties prenantes et de présenter le projet dans son ensemble. Le premier atelier de co-construction du 9 avril 2024 a porté sur l'identification du périmètre, la temporalité, les types de Crit'air à proscrire et les types de véhicules à proscrire. Le deuxième atelier du 22 mai 2024 a porté sur les dérogations et les mesures alternatives à privilégier.

Neuf réunions bilatérales ont également été organisées avec les maires des communes suivantes pour discuter des modalités de mise en œuvre de la ZFE-m et s'entendre sur un dispositif cohérent : Pau, Billère, Jurançon, Lons, Lescar, Idron, Bizanos, Jurançon, Gelos.

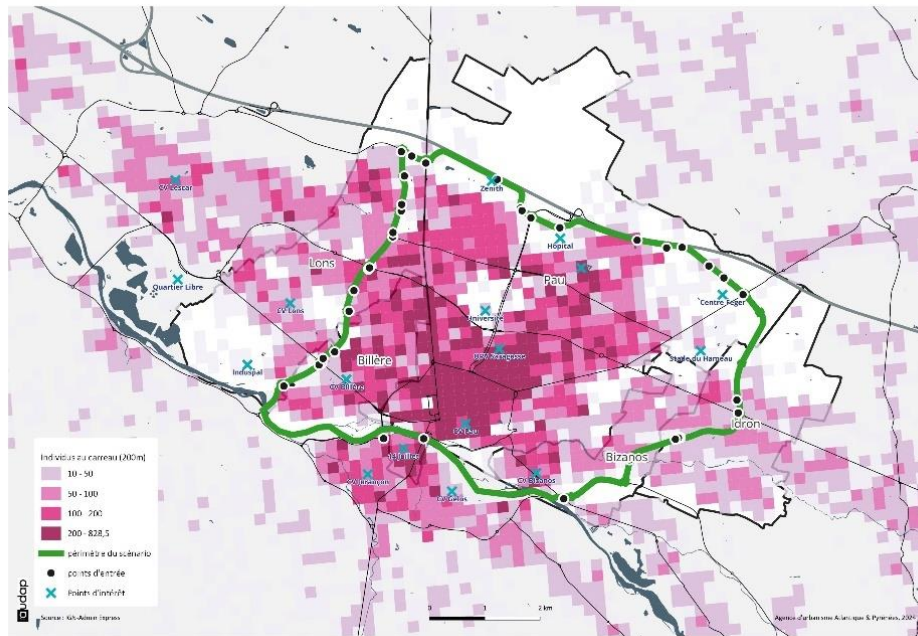
A. Le périmètre

Sur la base de quatre hypothèses, les échanges ont abouti au choix du périmètre le plus adapté à la situation parmi quatre propositions :

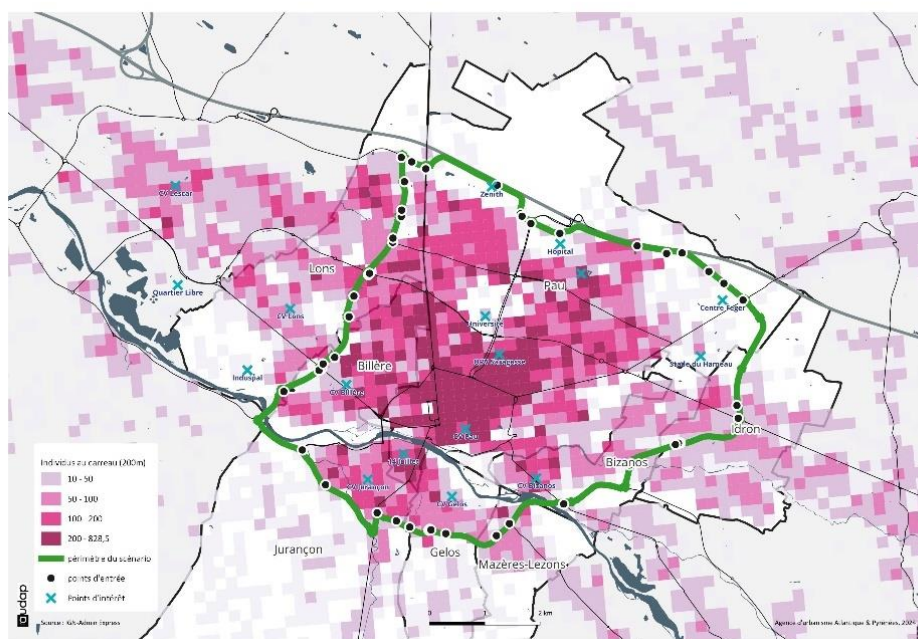
- Le premier scénario proposé comprend le nombre réglementaire minimum d'habitants (85 000 habitants), mais ses limites ne sont pas lisibles sur la partie nord, à savoir le boulevard de la Paix. Ce dispositif induit des panneaux d'informations aux nombreuses intersections de ce boulevard urbain.



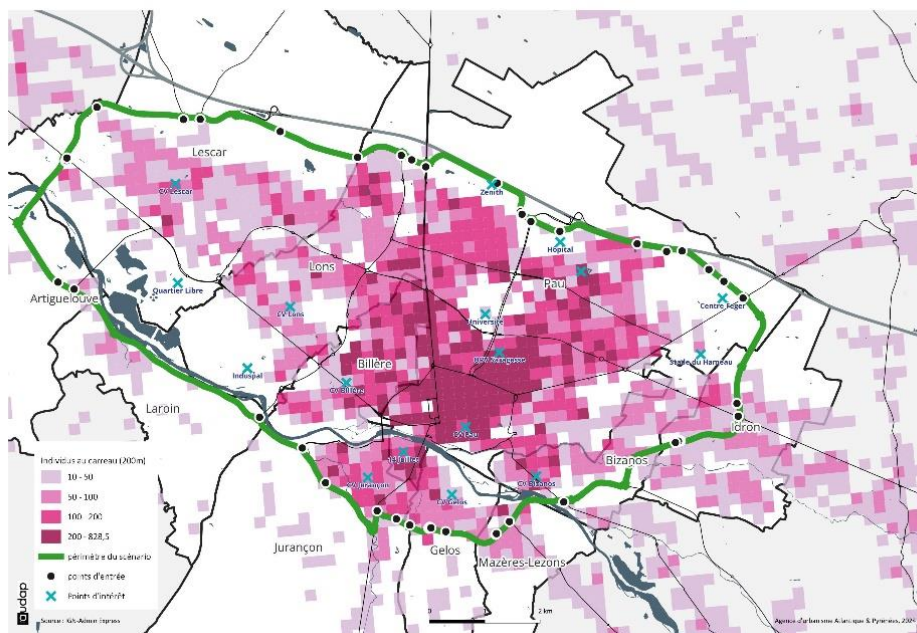
- Le deuxième scénario proposé comprend un peu plus que le nombre réglementaire minimum d'habitants (89 000 habitants), et prend comme limite dans sa partie sud le Gave, ce qui permet d'avoir comme point d'entrée les deux ponts (14 juillet et d'Espagne). La limite physique du *Gave de Pau* est cependant moins compréhensible en termes de circulation routière.



- Le troisième scénario proposé comprend 100 000 habitants et des limites lisibles, à savoir l'intra-petite rocade. Cette barrière est une infrastructure routière facilement identifiable. C'est le périmètre dans lequel est déployé le réseau de bus structurant de l'agglomération.



- Le quatrième scénario proposé comprend 118 000 habitants et des limites lisibles, à savoir l'intra-rocade. La partie ouest de ce périmètre est moins bien desservie par le réseau de bus structurant de l'agglomération.



B. Les périodes d'effet de la zone

Les périodes d'effet des restrictions ont été débattues : journée/nuit, semaine/week-end.

C. Les usages autorisés

Les vignettes Crit'air : un débat a eu lieu sur le choix des Crit'air qui seraient restreints (NC, 5, 4, ...)

Les dérogations : certains véhicules peuvent être autorisés à titre temporaire ou ponctuel ou parce que l'usage est autorisé.

D. Les mesures compensatoires

Le PDU du syndicat des mobilités prévoit des actions pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture solo.

V. Le projet retenu

A. Le dispositif de ZFE-m

L'Agglomération a souhaité respecter trois principes dans la définition de son dispositif de ZFE-m :

- Encourager la sobriété, le report modal et non le renouvellement automatique des véhicules polluants sur le principe de l'économie de la fonctionnalité. La ZFE-m s'inscrit dans un ensemble de politiques publiques visant le développement des mobilités durables à l'horizon 2030 (Plan de Déplacements Urbain) et 2050 (Stratégie Neutralité Carbone).
- Fixer des règles lisibles et simples à comprendre, en limitant le nombre de dérogations pour conserver la visée environnementale et sanitaire de la ZFE-m ;
- Fixer des règles qui s'imposent à tous ceux d'une même catégorie, de la même manière.

B. Le périmètre

Le périmètre de la ZFE-m couvre 50 % de la population de l'EPCI le plus peuplé de l'agglomération, soit au moins 85 000 habitants.

Un certain nombre de conditions sont nécessaires pour la définition d'un périmètre ZFE-m pertinent : la lisibilité, les possibilités de report modal, et les alternatives pour le trafic de transit.

Le périmètre de la petite rocade a été choisi : facile à comprendre, espace déjà le mieux doté en solutions de mobilité, périmètre support des P+R. Il représente 100 000 habitants et 36 km²



C. La temporalité

La période d'effet des restrictions s'applique :

- Du lundi au vendredi de 9h à 18h, période pendant laquelle les transports en commun sont les plus efficaces et pendant laquelle il y a davantage de trafic.
- En journée, puisque les services de transport en commun ne sont pas accessibles la nuit.

D. Les véhicules concernés

Les véhicules Non Classés (NC) sont interdits de circulation dans le périmètre. Les types de véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- Véhicules particuliers (VP) : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- Véhicules utilitaires légers (VUL) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- Poids lourds, bus et autocars : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

VÉHICULES CONCERNÉS PAR LA ZFE-m
au 1^{er} janvier 2025

Une période pédagogique aura lieu pendant les premiers mois de la mise en place de la ZFE

PAU Capitale durable
PAU BÉARN PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

INTERDITS
Véhicules non classés

- Voitures immatriculées avant le 31/12/96
- Véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30/09/97
- Motos, scooters immatriculés avant le 31/05/2000
- Poids lourds, bus et autocars immatriculés avant le 30/09/2001

AUTORISÉS
Véhicules avec vignettes

1 2 3 4 5

E. Les dérogations

1. Dérogations nationales : imposées par le Code générale des collectivités territoriales (Article R2213-1-0-1 II)

Certaines catégories de véhicules bénéficient de dérogation permanentes fixées dans le paragraphe II de l'article R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ainsi l'accès ne peut être interdit :

- Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R.311-1 du Code de la route correspondant aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage.
- Aux véhicules du ministère de la Défense ;
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ;
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L.224-8-2 du Code de l'environnement ;
- Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

2. Dérogations locales : choix de l'EPCI

Les principes des dérogations locales sont les suivantes :

- o Fixer des règles lisibles et simples à comprendre, en limitant le nombre de dérogations pour conserver la visée de la ZFE-m
- o Fixer des règles qui s'imposent à tous ceux d'une même catégorie, de la même manière
- o Encourager la sobriété, le report modal et non le renouvellement automatique des véhicules polluants (principe de l'économie de la fonctionnalité)

La liste des dérogations locales sont les suivantes :

- o Véhicules des producteurs et commerçants ambulants non sédentaires de denrées alimentaires (y compris circuit court) venant livrer leur production ou approvisionner des marchés au sein de la ZFE-m.
- o Véhicule avec aménagement spécifique ayant une autorisation d'occupation du domaine public (fromagerie, boucherie, food-truck, camion pizzas...)

- Véhicules de chantier spécifiques (camion-grue, camion porte-engin...), engins de chantier à haute technicité.
- Véhicules de collection.
- Véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile.
- Véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule.
- Convois exceptionnels au départ, à destination ou traversant la ZFE-m.
- Véhicules automoteurs spécialisés, mention "VASP" (véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personne) sur le certificat d'immatriculation, afin de permettre un renouvellement progressif de la flotte spécialisée.
- Pass ZFE-m (une mesure unique, équitable pour tous, quel que soit le mode et le motif) : 52 jours/an & "Petit rouleur" c'est-à-dire moins de 10 000 km par an

F. Les mesures d'accompagnement

1. Les mesures du syndicat des mobilités

Objectif : Encourager le changement de comportement et le développement des alternatives à l'autosolisme.

- a. Mesures dans le cadre de la ZFE-m
 - Mesure 1 : Lancement d'une campagne de communication (subvention Fonds vert)
 - Mesure 2 : Création d'un numéro vert pour proposer du conseil en mobilité les six premiers mois de la ZFE-m (subvention Fonds vert)

En parallèle, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et le syndicat mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités poursuivent leur politique ambitieuse en matière de report modal.

Le périmètre de la future ZFE-m viendra prioriser et guider les solutions alternatives proposées sur le cœur urbain avec la création à moyen terme de hubs de mobilité sur le périmètre rocade où plusieurs solutions pourront se combiner (voiture, bus, vélo, covoiturage).

- b. Les mesures déjà existantes sur le périmètre de l'agglomération paloise permettent de faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle :
 - Une armature principale de transports collectifs importante
 - 1 ligne de BHNS
 - 4 lignes performantes Temporis
 - 13 lignes de proximité
 - Une offre de parcs-relais :
 - Catherine de Bourbon, sur les allées Catherine de Bourbon
 - Stades, sur le chemin Larribau
 - Cliniques, sur l'avenue de Buros
 - A venir : Lacassagne, sur la route de Bayonne
 - Une offre vélo

- Un réseau magistral
- Un réseau de proximité
- Les services vélos : location, stationnement, ...
- Le déploiement de bornes IRVE et GNV

c. Les aides de l'Etat

Le bonus écologique (au 1er janvier 2024) :

	Conditions	Particuliers	Professionnels
Voitures particulières	Prix TTC < 47 000 €TTC Poids < 2,4 t	27 % du cout d' acquisition dans la limite de 4 000 €	27 % du cout d' acquisition dans la limite de 4 000 €
Véhicules utilitaires légers	Aucun plafond	40 % du cout d' acquisition dans la limite de 5 000 €	40 % du cout d' acquisition dans la limite de 3 000 €
Surprime de 1000 € pour les bénéficiaires résidant dans une ZFE-m			

Récapitulatif des modalités d'application du bonus écologique

- La prime à la conversion : elle s'adresse aux particuliers et aux professionnels. Pour les particuliers, elle varie selon le revenu fiscal de référence dans la limite de 5 000 €. Pour les professionnels achetant un véhicule utilitaire léger, elle ne peut excéder 40 % du coût d' acquisition TTC. Les seuils peuvent varier suivant la classe du véhicule ;
- Le dispositif de suramortissement pour les véhicules lourds pour les professionnels avec des taux de déduction exceptionnel pouvant aller de 20 à 60 % ; les entreprises qui acquièrent un véhicule lourd neuf peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle (dite "suramortissement") sur leur résultat imposable. La loi Climat du 22 août 2021 proroge jusqu'au 31 décembre 2030 cette déduction exceptionnelle ;
- Le microcrédit véhicules propres. Dans la limite d'un montant maximal de 5 000 €, il permet à des personnes exclues du système bancaire classique ou à faibles revenus de pouvoir contracter un prêt pour renouveler leurs véhicules. Cette aide est cumulable avec la prime à la conversion et le bonus écologique ;
- Les aides à la transformation de véhicules polluants vers une énergie plus propre (prime au retrofit électrique à batterie ou à pile à combustible de l'État).

d. Les aides de la region Nouvelle-Aquitaine

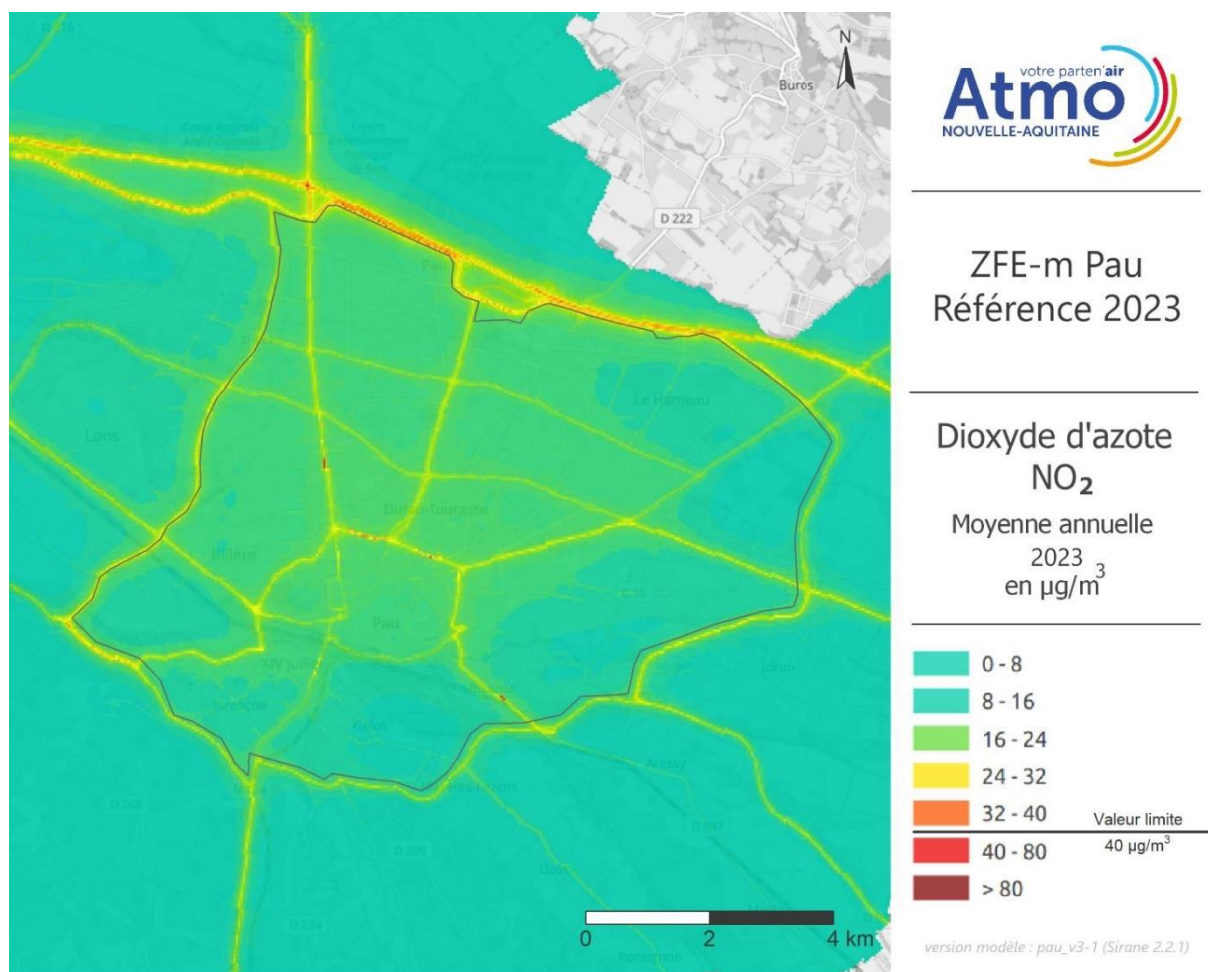
- L'aide à l'acquisition de véhicules poids lourds (+ de 3,5t : porteurs, tracteurs) Bio GNV de la Région Nouvelle-Aquitaine. Elle s'adresse aux entreprises ayant une flotte de poids lourds pour le transport de marchandises et ayant une implantation en Nouvelle-Aquitaine souhaitant

acquérir des véhicules Bio GNV. L'aide publique régionale est basée sur le surcoût à l'acquisition d'un véhicule Bio GNV par rapport à un même véhicule diesel Euro 6. Elle prend la forme d'une subvention dont le taux est fixé selon la taille de l'entreprise (de 20% pour les grandes à 50% pour les petites entreprises) ;

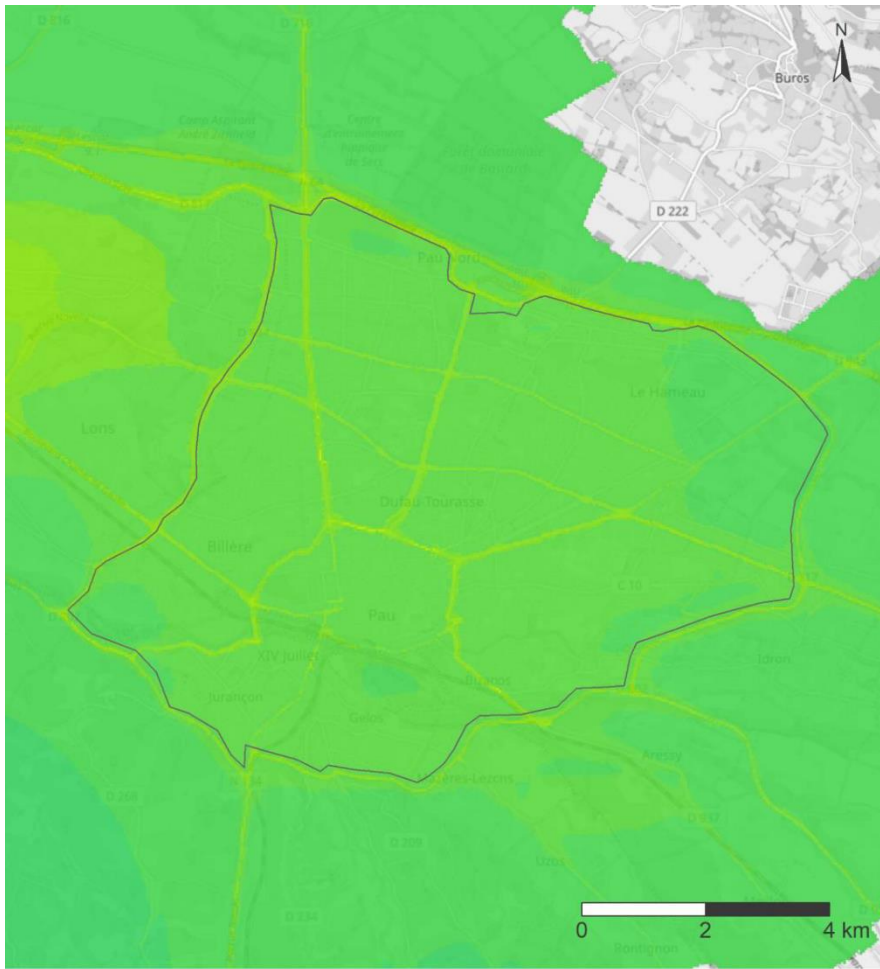
- L'aide à l'acquisition de camions électriques de la Région Nouvelle Aquitaine ; la subvention est à la hauteur de 50% du différentiel entre un modèle électrique et un diesel.

VI. Description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée

Chaque année, Atmo Nouvelle-Aquitaine met en œuvre des outils de modélisation pour cartographier la qualité de l'air, à fine échelle, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Pau Béarn Pyrénées. Ce territoire couvre la zone d'étude où les restrictions de circulation ZFE-m sont envisagées mais ne couvre pas l'intégralité des 55 communes de l'arrêté. Les cartographies représentatives des concentrations moyennes annuelles de l'année 2023 pour le dioxyde d'azote, les particules grossières PM₁₀ et les particules fines PM_{2,5}, sont présentées ci-dessous.



Carte des concentrations moyennes annuelles en NO₂ – 2023, ATMO



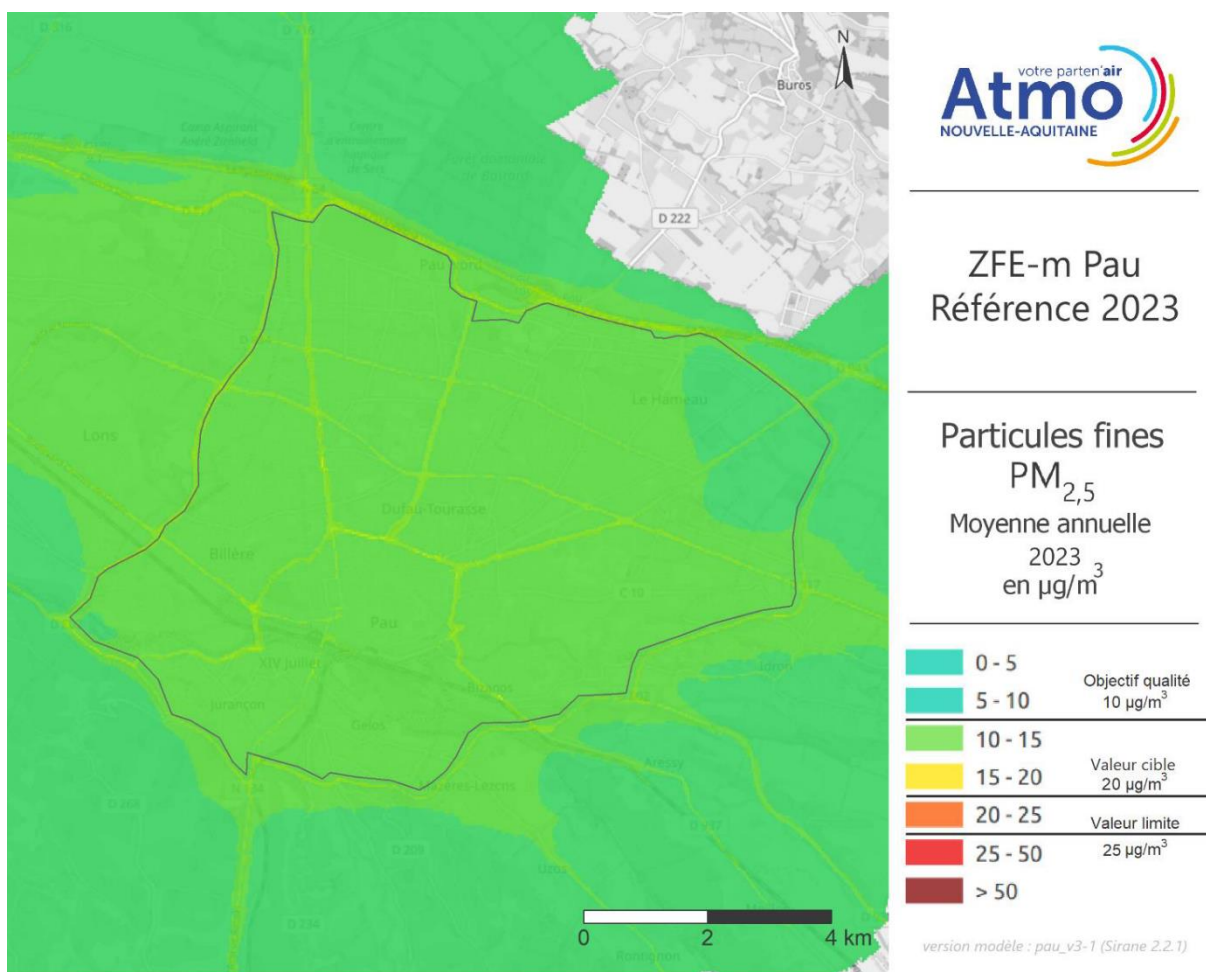
ZFE-m Pau
Référence 2023

Particules grossières
PM₁₀
Moyenne annuelle
2023
en µg/m³

0 - 8	
8 - 16	
16 - 24	
24 - 32	Objectif qualité 30 µg/m ³
32 - 40	Valeur limite 40 µg/m ³
40 - 80	
> 80	

version modèle : pau_v3-1 (Sirane 2.2.1)

Carte des concentrations moyennes annuelles en PM₁₀ – 2023, ATMO



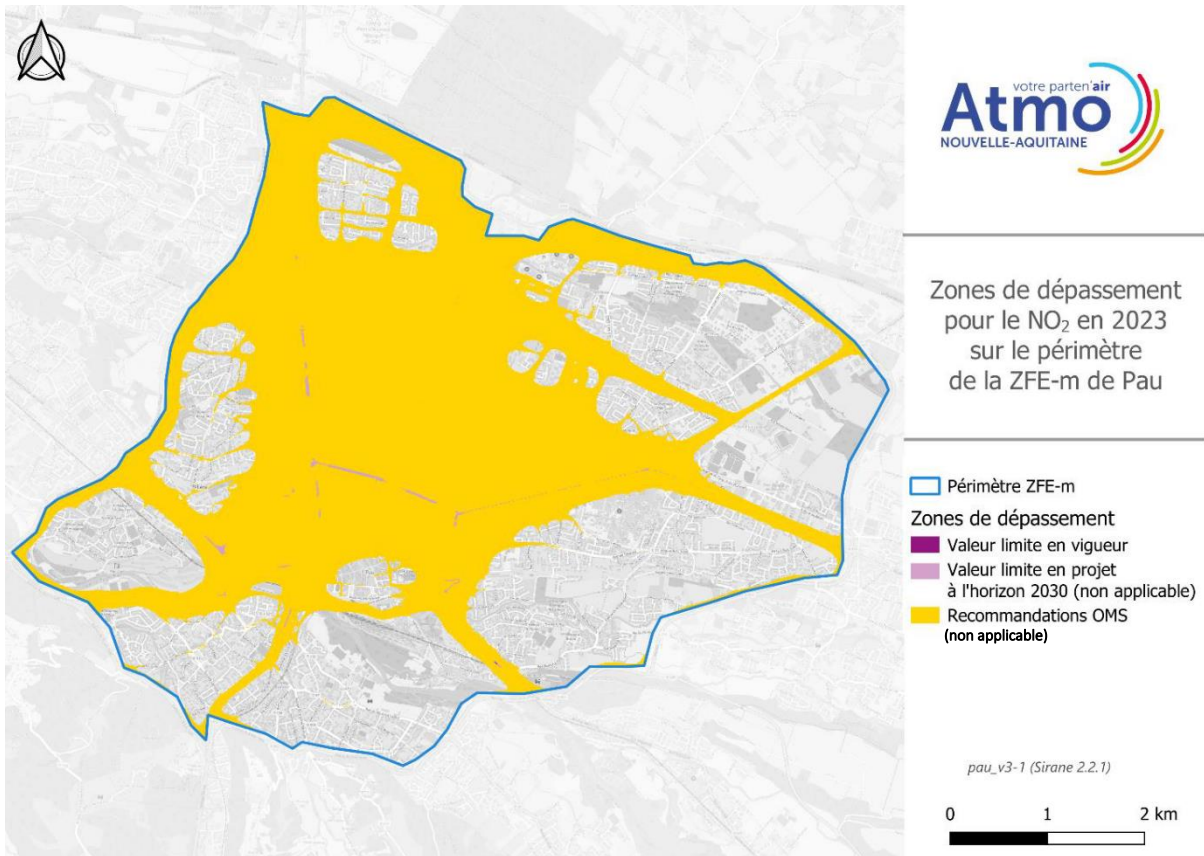
Carte des concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} – 2023, ATMO

Concernant le périmètre ZFE-m, la valeur limite annuelle au dioxyde d'azote (40 µg/m³) est dépassée localement en 2023 sans générer d'exposition sur les bâtiments résidentiels.

Aucun habitant n'est exposé à un dépassement des valeurs limites en concentrations moyennes annuelles pour le dioxyde d'azote, les particules grossières (PM₁₀) et les particules fines (PM_{2,5}) en 2023.

La cartographie ci-après représente l'ensemble des dépassements relatifs aux concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote. Cette carte révèle que :

- Les valeurs limites en projet pour l'horizon 2030 (non applicables) ne seraient pas respectées sur quelques axes roulants du périmètre ZFE-m ;
- Les recommandations OMS (non applicables) ne sont pas suivies pour une large partie du périmètre ZFE-m.



Zoom sur les zones de dépassement en NO₂ au sein du périmètre ZFE-m en 2023, ATMO

Contribution du transport routier à la pollution de l'air

Les émissions de particules du secteur routier ont des origines diverses. Elles peuvent provenir de la « partie moteur » (essentiellement PM_{2,5}) ou de la « partie mécanique » (essentiellement PM₁₀). La partie moteur est liée au type de carburant utilisé tandis que la partie mécanique est due à l'usure des pneus, de la route et à l'abrasion des plaquettes de frein.

En 2018, les émissions de PM₁₀ du transport routier sont de 69 tonnes sur le périmètre d'étude composé de 55 communes dont 48 tonnes de PM_{2,5}.

Les phénomènes mécaniques des transports routiers entraînent plus d'émissions de PM₁₀ dans l'atmosphère que la combustion moteur, avec 65% contre 35%.

Les émissions de PM₁₀ du secteur des transports routiers proviennent des voitures particulières (58%), des véhicules légers (22%), des poids lourds (18%) et enfin des deux roues (2%).

Contrairement aux PM₁₀ où la part mécanique était dominante, les émissions de PM_{2,5} du secteur des transports routiers sont issues à 49,5% de la part moteur et à 50,5% de la part mécanique.

Les émissions de PM_{2,5} des transports routiers proviennent des voitures particulières (60%), des véhicules utilitaires légers (22%), des poids lourds (17%) et enfin des deux-roues (1%).

VII. L'évaluation des effets de la ZFE-m

L'Atmo Nouvelle-Aquitaine a été sollicitée par la CAPBP pour réaliser l'évaluation des effets sur la qualité de l'air des scénarios retenus pour l'application de la ZFE-m.

A. Cadrage méthodologique

L'évaluation des effets sur la qualité de l'air se fait en quatre étapes :

- Calcul des émissions de polluants liées au trafic routier
- Modélisation et cartographie des concentrations en polluants
- Calcul des surfaces de dépassements aux valeurs réglementaires ou guides
- Calcul des populations exposées à ces dépassements

Les émissions et les concentrations en polluants ont été calculés pour deux scénarios prospectifs :

- 2025 sans mise en place de la ZFE-m, appelé scénario 2025 sans ZFE-m
- 2025 avec ZFE-m non accessible 7j/7 et 24h/24 à tout véhicule non classé Crit'air (NC), appelé "scénario 2025 avec ZFE-m"

Les polluants étudiés sont :

- Le dioxyde d'azote (NO₂)
- Les particules grossières (PM₁₀)
- Les particules fines (PM_{2,5})

Un contexte de la qualité de l'air actuelle et des explications méthodologiques sont données en amont des résultats. Ceux-ci portent successivement sur les variations attendues par la ZFE-m sur les émissions, les concentrations et l'exposition des populations. L'analyse est réalisée par polluant pour l'ensemble des communes visées par l'arrêté et pour le périmètre de la ZFE-m où sont appliquées les restrictions.

B. Impact de la ZFE-m sur le trafic routier

La catégorie de véhicules restreinte au sein du périmètre défini sont les véhicules non classés.

Ce sont les véhicules qui datent d'avant 1996.

Sur le périmètre de la CAPBP, cela représente **4 461** véhicules.

Sur le périmètre des 55 communes (unité urbaine au sens de l'Insee), cela représente **18 467** véhicules.

Distribution des types de véhicules par vignette Crit'air et par scénario

Tableau 6 : Distribution des véhicules particuliers par vignette Crit'Air dans la zone d'étude intra ZFE-m

Périmètre ZFE-m	Scénario 2025 sans ZFE-m	Scénario 2025 avec ZFE-m
Crit'Air E	1,7%	1,7%
Crit'Air 1	37,7%	38,6%
Crit'Air 2	29,6%	30,3%
Crit'Air 3	19,8%	20,2%
Crit'Air 4	7,9%	8,1%
Crit'Air 5	1%	1%
Non classé	2,3%	0,1%

Source : ATMO, 2024

Le taux de fraude de 5% correspond aux 0,1% de véhicules particuliers non classés qui continuent de circuler au sein de la ZFE-m malgré l'interdiction.

Tableau 9 : Distribution des véhicules utilitaires légers par vignette Crit'Air dans la zone d'étude intra ZFE-m

Périmètre ZFE-m	Scénario 2025 sans ZFE-m	Scénario 2025 avec ZFE-m
Crit'Air E	3,8%	3,9%
Crit'Air 1	3,5%	3,6%
Crit'Air 2	64,6%	66,4%
Crit'Air 3	15,1%	15,6%
Crit'Air 4	8,1%	8,3%
Crit'Air 5	1,9%	2%
Non classé	3%	0,2%

Source : ATMO, 2024

Le taux de fraude (8% des véhicules interdits) génère 0,2% de VUL non classés circulant dans le périmètre de la ZFE-m malgré la restriction.

Tableau 11 : Distribution des poids lourds par vignette Crit'Air dans la zone d'étude intra ZFE-m

Périmètre ZFE-m	Scénario 2025 sans ZFE-m	Scénario 2025 avec ZFE-m
Crit'Air E	0,1%	0,1%
Crit'Air 1	0,6%	0,6%
Crit'Air 2	60,9%	66,6%
Crit'Air 3	11%	12,1%
Crit'Air 4	9,1%	9,9%
Crit'Air 5	9,1%	10%
Non classé	9,3%	0,7%

Source : ATMO, 2024

Le taux de fraude (8% des véhicules interdits) génère 0,7 % de PL non classés circulant dans le périmètre de la ZFE-m malgré la restriction.

Que se passe-t-il pour un usager qui a un véhicule Crit'air non autorisé après mise en service de la ZFE-m en 2025 ?

Dans la modélisation trafic de la CAPBP intégrant la restriction, les trajets initialement réalisés par des véhicules interdits sont :

- Reportés vers un autre mode de transports (cf report modal)
- Désormais effectués avec un véhicule autorisé (cf taux de renouvellement)
- Effectués illégalement ou par dérogation (cf taux de fraude)

Report modal : 10 % des véhicules interdits (hors fraude) sont pris en compte via la modélisation trafic.

L'effet des politiques de mobilité autres que la mise en place de la ZFE-m est également pris en compte dans les données de trafic.

Taux de renouvellement : 90 % des véhicules interdits (hors fraude) se reportent sur les véhicules de classes Crit'air autorisées proportionnellement à leur répartition dans le scénario tendanciel 2025

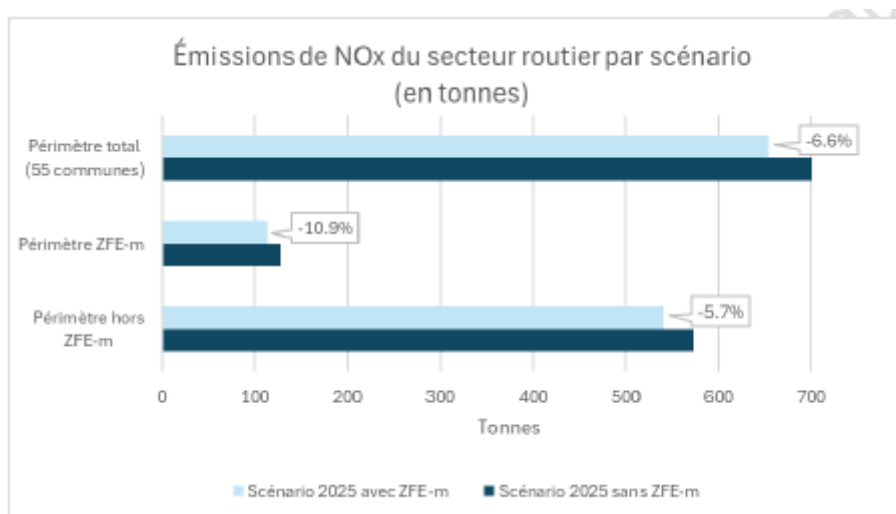
Taux de fraude : 5% pour les VP et 8% pour les PL et les VUL.

Les nouveaux trajets (évolution socio-démographique) sont pris en compte via la modélisation trafic avec l'hypothèse d'une augmentation de 1% / an.

C. Impacts de la ZFE-m sur les émissions de polluants et les populations exposées

1. Emissions de polluants atmosphériques dues aux transports routiers par scénario

Emissions de NO_x



Source : ATMO, 2024

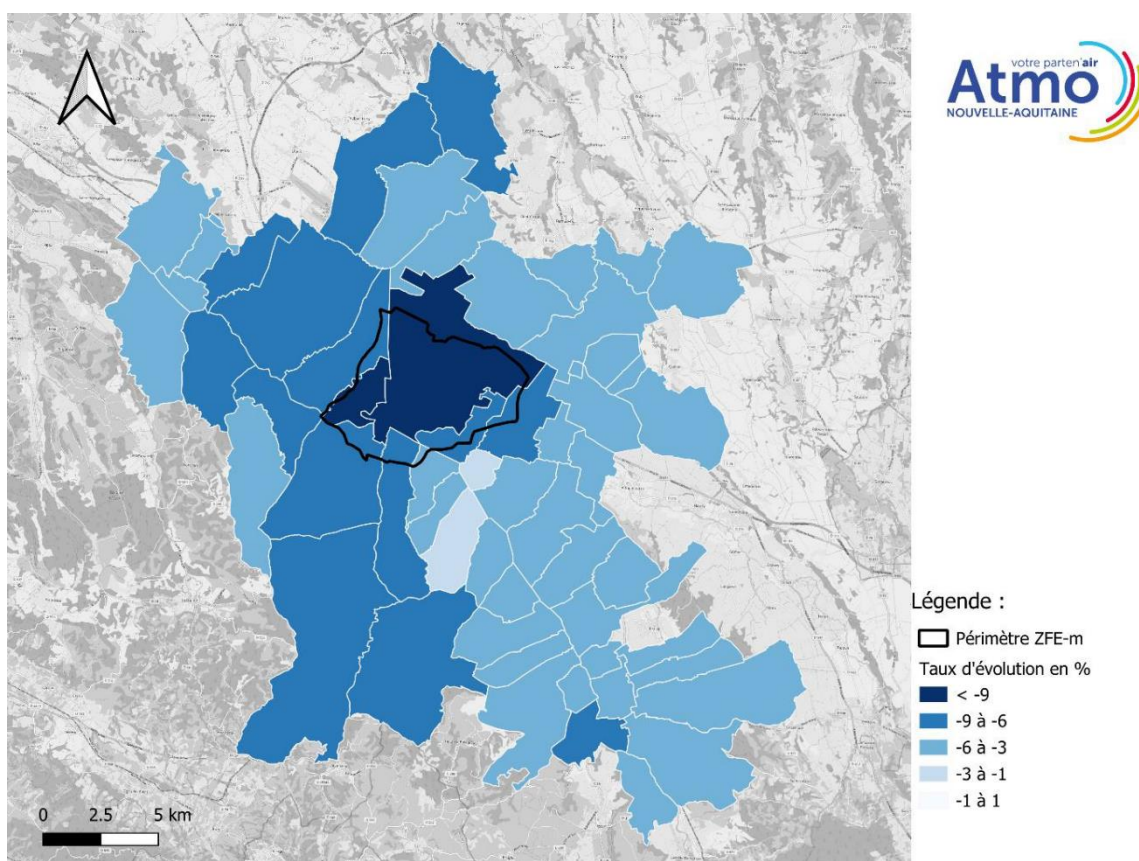
Il peut être constaté que le scénario avec ZFE-m permet de réduire les émissions de NO_x sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de NO_x par zone d'étude.

Tableau 13 : Récapitulatif des émissions de NO_x du secteur routier par scénario et zone d'études

Émissions NO _x du secteur routier (en tonnes)	Périmètre hors ZFE-m	Périmètre ZFE-m	Périmètre total (55 communes)
2025 sans ZFE-m	573,1	127,9	701
2025 avec ZFE-m	540,7	113,9	654,6
Évolution	-5,7 %	-10,9 %	-6,6 %

Source : ATMO, 2024

- Une réduction des émissions de NO_x est visible pour toutes les zones d'études, c'est au niveau du périmètre ZFE-m que les bénéfices (en %) sont les plus importants.
- La zone hors périmètre ZFE-m comprend une part plus importante de tronçons routiers (plus de 80% du réseau total considéré), c'est pourquoi ces émissions sont plus importantes que dans le périmètre ZFE-m.
- La réduction des émissions de NO_x est plus limitée sur toute la zone d'étude (6,6%) en lien avec l'absence de restriction hors ZFE-m et les reprints de trafic.
- Environ 46 tonnes de NO_x sur 1 an pourraient ne pas être émises dans l'air si les restrictions ZFE-m sont appliquées.



Bénéfices induits par la mise en place d'une ZFE-m sur les émissions de NO_x, ATMO, 2024

La cartographie ci-dessus illustre les émissions en oxydes d'azote, provenant du trafic routier, à l'horizon 2025. Elle présente les bénéfices induits si la mise en place de la ZFE-m est effective. Un bénéfice sur les émissions de NO_x est visible pour toutes les communes, c'est au niveau du périmètre ZFE-m que le

bénéfice est le plus important. Un bénéfice maximal de 10,5% est observé au niveau de la commune de Billère.

Emissions de PM₁₀

Le graphique suivant présente les variations des émissions de PM₁₀ sur la zone étudiée en fonction des différents scénarios.

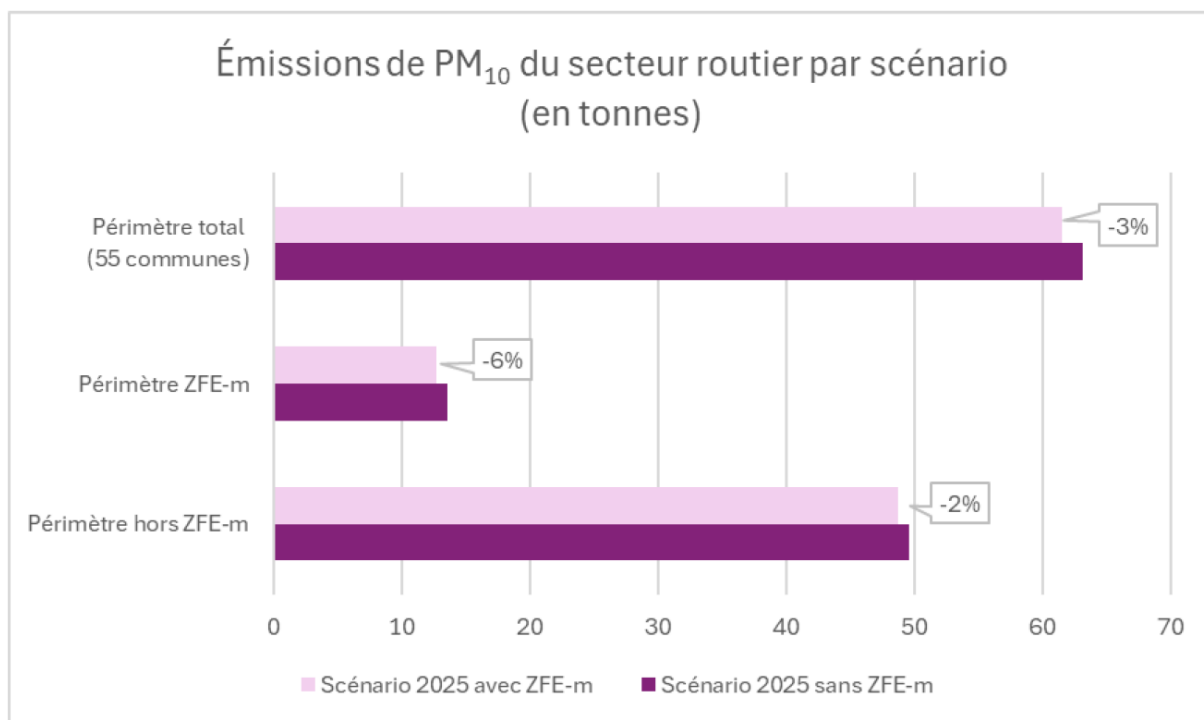


Figure 16 : Émissions de PM₁₀ du secteur routier pour les deux scénarios sur les différentes zones d'études

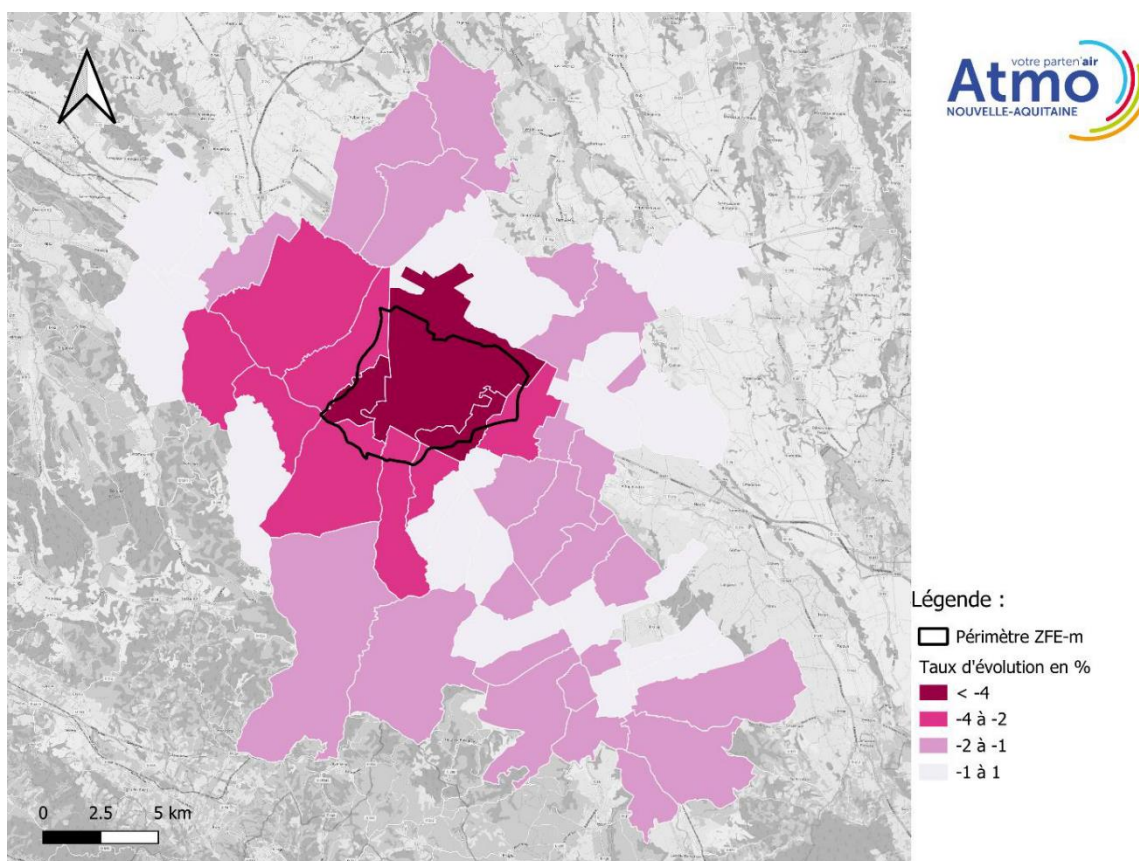
Source : ATMO, 2024

Il peut être constaté que le scénario avec restriction ZFE-m permet de réduire les émissions de PM₁₀ sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de PM₁₀ en fonction des zones d'étude. Comme pour les NO_x, c'est en-dehors du périmètre ZFE-m que les émissions sont les plus importantes. En effet, cette zone comprend plus de 80% du réseau routier étudié. Le scénario avec ZFE-m permet de réduire les émissions sur l'ensemble des zones étudiées.

Tableau 15 : Récapitulatif des émissions de PM₁₀ du secteur routier par scénario et zone d'études

Émissions PM ₁₀ du secteur routier (en tonnes)	Périmètre hors ZFE-m	Périmètre ZFE-m	Périmètre total (55 communes)
2025 sans ZFE-m	49.6	13.6	63.2
2025 avec ZFE-m	48.8	12.8	61.5
Évolution	-2 %	-6 %	-3 %

Source : ATMO, 2024



Bénéfices induits sur les émissions de PM₁₀ par la mise en place d'une ZFE-m, ATMO, 2024

C'est au niveau de la ZFE-m que les réductions des émissions sont les plus importantes.

Tableau 16 : Récapitulatif des variations de PM₁₀ sur le secteur routier par scénario sur la zone d'études totale (55 communes)

	PM ₁₀	Scénario 2025 sans ZFE-m	Scénario 2025 avec ZFE-m
Émissions	Tonnes	63,2	61,5
Part moteur		25,2	24
Part mécanique	%	74,8	76
Variations à l'échelle communale	Tonnes	-	-1,7
	Moyen (%)	-	-3
	Min (%)	-	+0,1
	Max (%)	-	-5,5

Source : ATMO, 2024

Pour les PM₁₀, la part mécanique (usure de freins, usure de pneus, ...) est majoritaire tous scénarios confondus.

Emissions de particules fines PM_{2,5}

Le graphique suivant présente les variations des émissions de PM_{2,5} sur chaque zone étudiée en fonction des différents scénarios

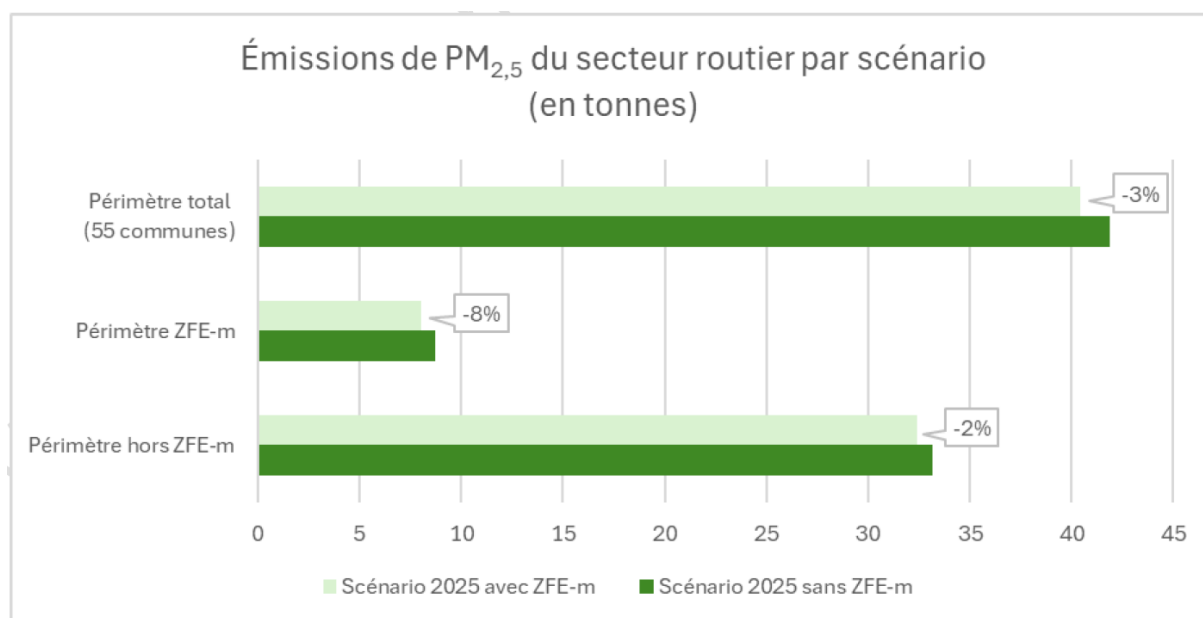


Figure 19 : Représentation des émissions de PM_{2,5} du secteur routier par scénario et zone d'études

Source : ATMO, 2024

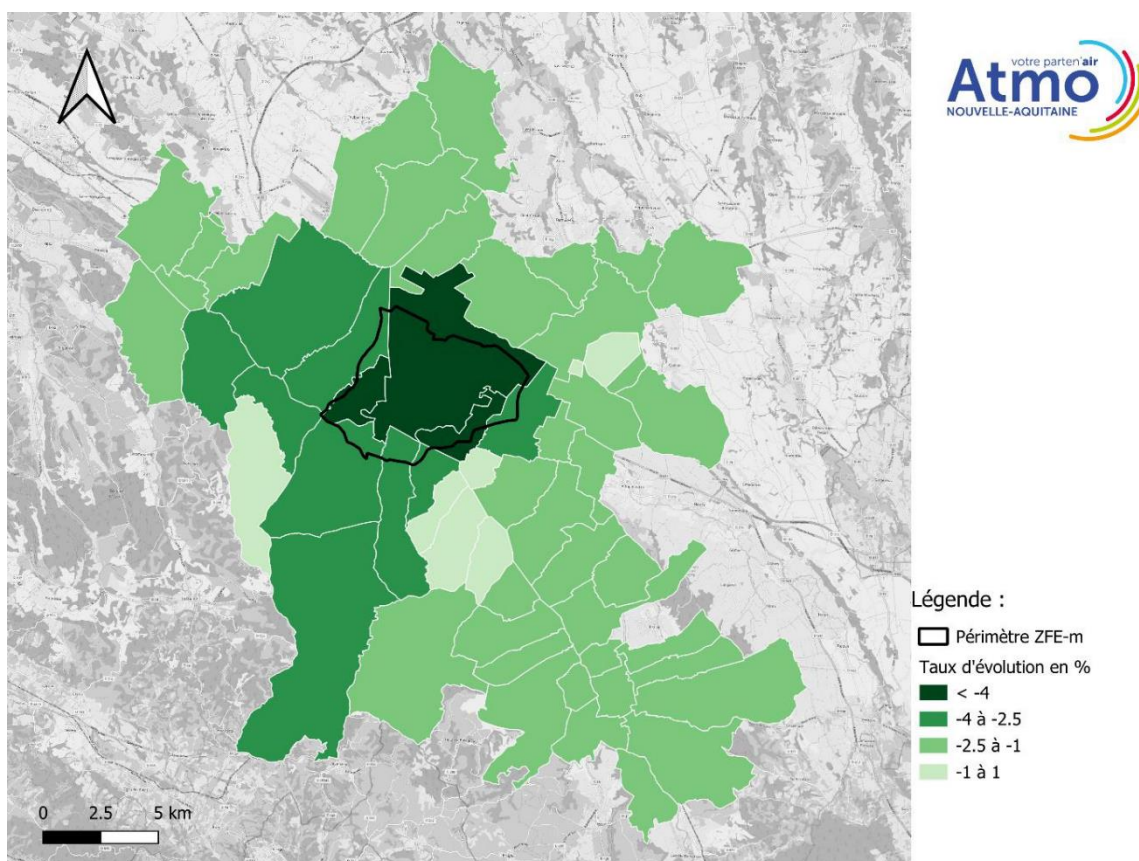
Le scénario avec ZFE-m permet de réduire les émissions de PM_{2,5} sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de PM_{2,5} par scénario et zone d'étude.

Tableau 17 : Récapitulatif des émissions de PM_{2,5} du secteur routier par scénario et zone d'études

Émissions PM _{2,5} du secteur routier (en tonnes)	Périmètre hors ZFE-m	Périmètre ZFE-m	Périmètre total (55 communes)
2025 sans ZFE-m	33,2	8,7	41,9
2025 avec ZFE-m	32,4	8,0	40,4
Évolution	-2%	-8%	-3%

Source : ATMO, 2024

- Comme pour les PM₁₀ et pour les NO_x, c'est au niveau du périmètre ZFE-m que le bénéfice sur les émissions est le plus important avec -8% pour les PM_{2,5}.
- Sur l'ensemble du territoire, environ 3% de réduction sur les émissions de PM_{2,5} sont constatées.



Bénéfices induits sur les émissions de PM_{2,5} par la mise en place d'une ZFE-m, ATMO, 2024

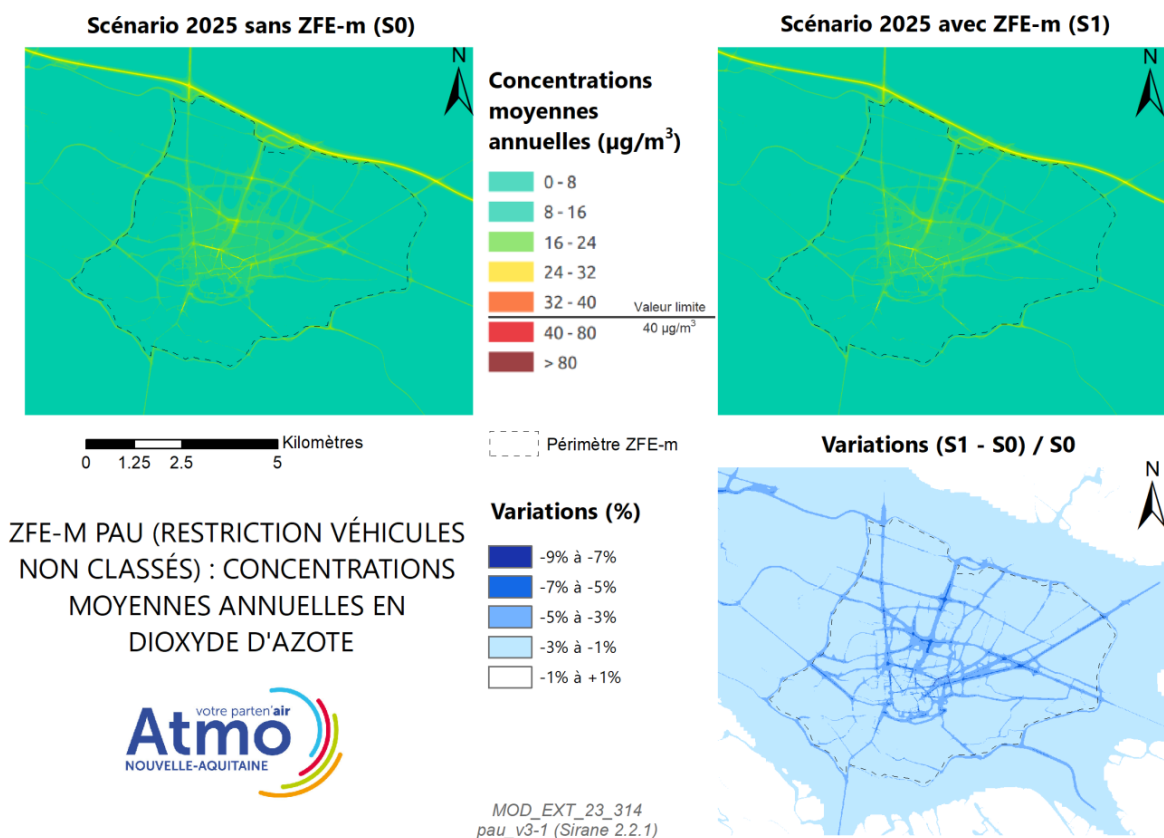
Comme pour les PM₁₀ et pour les NO_x, les communes concernées par le périmètre de la ZFE-m regroupent les bénéfices les plus importants sur les émissions de PM_{2,5}.

La commune de Billère présente à nouveau la plus forte réduction d'émissions de PM_{2,5} (-5,5%). Cette commune est la plus couverte par le périmètre de la ZFE-m, les effets y sont donc les plus importants.

2. Concentrations en polluants

Dioxyde d'azote NO₂

Les cartographies des concentrations moyennes annuelles en NO₂ projetées à l'horizon 2025 pour les deux scénarios de l'étude sont présentées ci-dessous. À l'œil nu, il est difficile d'observer leurs différences. Aussi, les variations de concentrations entre le scénario 2025 avec la ZFE-m (S1) et le scénario 2025 sans la ZFE-m (S0) sont également cartographiées. Dès lors, il est possible d'identifier les zones où les baisses de concentrations sont les plus importantes.

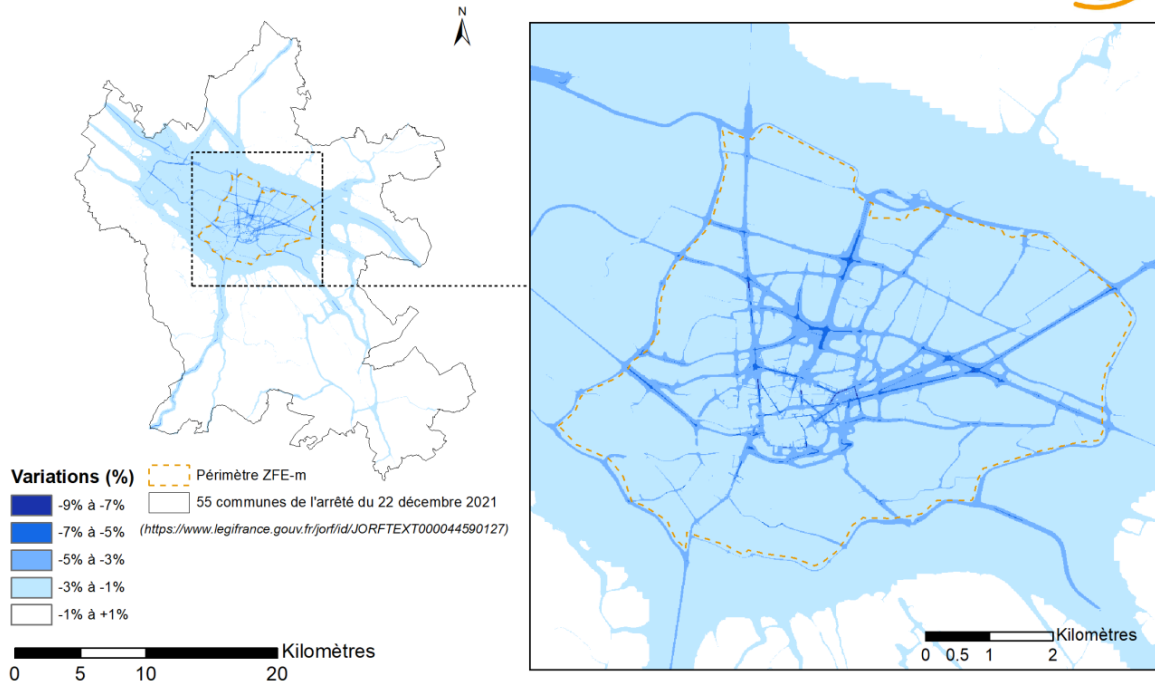


Source : ATMO, 2024

Les cartographies à l'horizon 2025 ne présentent aucun franchissement de la valeur limite annuelle. Par la mise en place de la ZFE-m, les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote en fond urbain bénéficient d'une réduction moyenne de -2,2% (cf. Tableau 11). Les réductions les plus marquées se situent sur les axes les plus roulants de l'agglomération, notamment ceux situés dans le périmètre ZFE-m. L'autoroute A64 à proximité du périmètre ZFE-m est visible sur la carte des concentrations mais ne ressort pas dans celle représentant les réductions, ce qui signifie que la baisse sur cet axe est proche de celle du fond urbain (en %). En revanche, les concentrations de base y étant plus élevées qu'ailleurs, à pourcentage égal, la réduction absolue en concentration de dioxyde d'azote dans l'air est plus élevée qu'ailleurs sur le territoire. De plus, les reports de trafics et la composition (taux de PL/VUL) sur l'autoroute sont moins favorables que pour d'autres axes situés hors du périmètre ZFE-m (donnée fournie).

À l'échelle des 55 communes, le bénéfice s'étend sur un rayon d'environ 1 kilomètre autour du périmètre ZFE-m et dans la zone la plus urbanisée à l'ouest du dispositif (Lons et Lescar). La partie ouest de la grande rocade bénéficie de reports de trafics favorables à une réduction de sa pollution au dioxyde d'azote. Au-delà, les variations obtenues par la mise en place de la ZFE-m se situent dans une gamme dite dont il est difficile de déterminer un effet significatif (-1 % à +1 %, en blanc) ou se limitent aux abords immédiats du réseau routier structurant (A64, N134 et les départementales D938, D943, D834 et D817).

Variations obtenues sur les concentrations en dioxyde d'azote par une restriction des véhicules non classés dans le périmètre ZFE-m (en %)



Carte de variations des concentrations moyennes annuelles en NO_2 à l'horizon 2025 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) sur la zone d'étude totale (55 communes), ATMO, 2024

Le tableau ci-dessous présente, par scénario, les concentrations minimales, moyennes et maximales au sein du périmètre ZFE-m où seront appliquées les restrictions. Les variations moyennes par rapport au scénario 2025 sans ZFE-m sont également présentées.

Tableau 19 : Récapitulatif des concentrations moyennes annuelles en NO_2 à l'horizon 2025

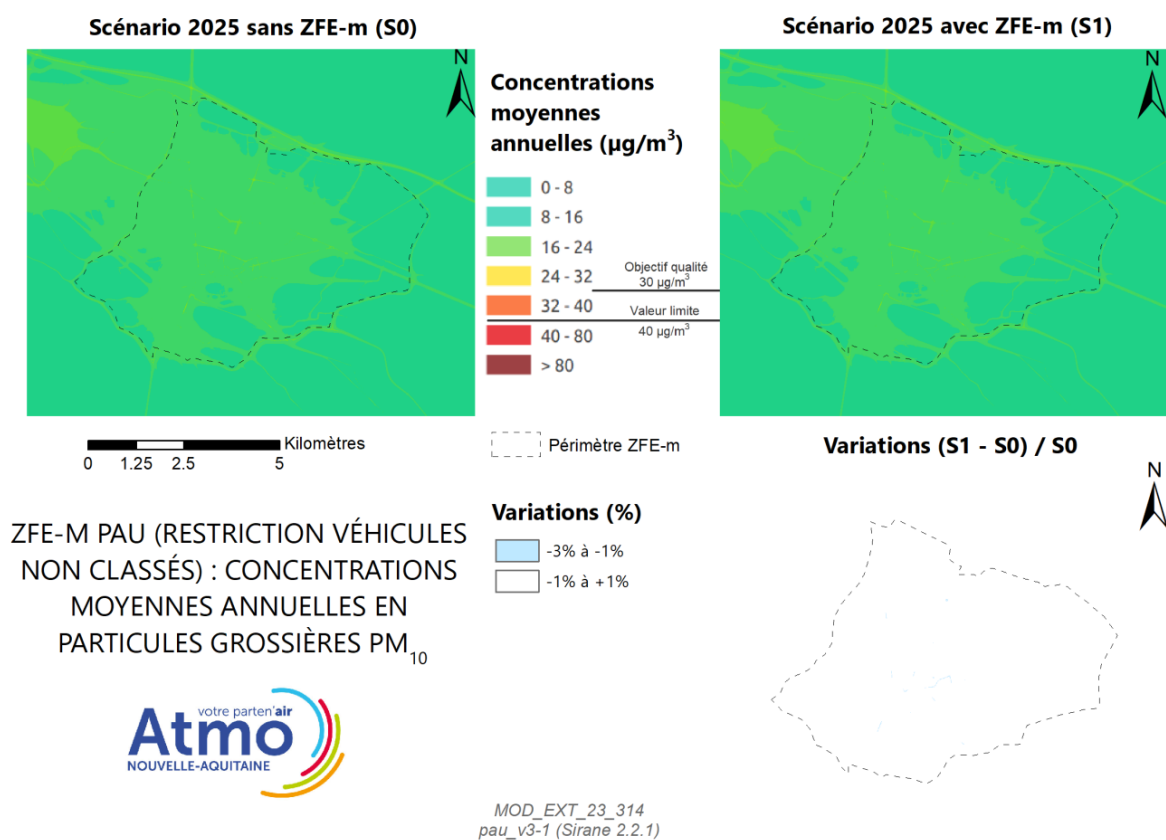
Scénario	Concentrations moyennes annuelles en NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			Variation moyenne* par rapport au scénario sans ZFE-m
	Minimum	Moyenne	Maximum	
2025 sans ZFE-m	6,4	9,0	32,2	-
2025 avec ZFE-m	6,3	8,8	30,4	-2,2 %
Valeur limite en vigueur	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			
Valeur limite à horizon 2030	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			
<i>Valeur guide OMS (non applicable)</i>	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			

Source : ATMO, 2024

Particules grossières PM_{10}

Les cartographies des concentrations moyennes annuelles en PM_{10} projetées à l'horizon 2025 pour les deux scénarios de l'étude sont présentées ci-dessous. À l'œil nu, il est difficile d'observer leurs différences. Aussi, les variations de concentrations entre le scénario 2025 avec la ZFE-m (S1) et le

scénario 2025 sans la ZFE-m (S0) sont également cartographiées. Dès lors, il est possible d'identifier les zones où les baisses de concentrations sont les plus importantes



Carte de concentrations moyennes annuelles en PM_{10} à l'horizon 2025 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) et variations (%); ATMO, 2024

Les cartographies à l'horizon 2025 ne présentent aucun franchissement de la valeur limite annuelle ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ou de l'objectif de qualité ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). La recommandation OMS ($15 \mu\text{g}/\text{m}^3$) est très largement suivie sur le territoire dans ces perspectives à 2025, seul un axe dans le périmètre ZFE-m se situe à des concentrations supérieures à cette recommandation.

La mise en place de la ZFE-m ne permet pas de réduction significative sur les concentrations moyennes annuelles en particules grossières. Très localement, quelques axes situés dans le périmètre ZFE-m (boulevard des Lilas, avenue de la Résistance) présentent des réductions limitées (légèrement inférieures à -1 %).

À l'échelle des 55 communes, le bénéfice apporté par la ZFE-m sur les concentrations moyennes annuelles en PM_{10} est nul.

Le tableau ci-dessous présente, par scénario, les concentrations minimales, moyennes et maximales du périmètre ZFE-m où seront appliquées les restrictions. Les variations moyennes par rapport au scénario 2025 sans ZFE-m sont également présentées.

Tableau 20 : Récapitulatif des concentrations moyennes annuelles en PM₁₀ à l'horizon 2025

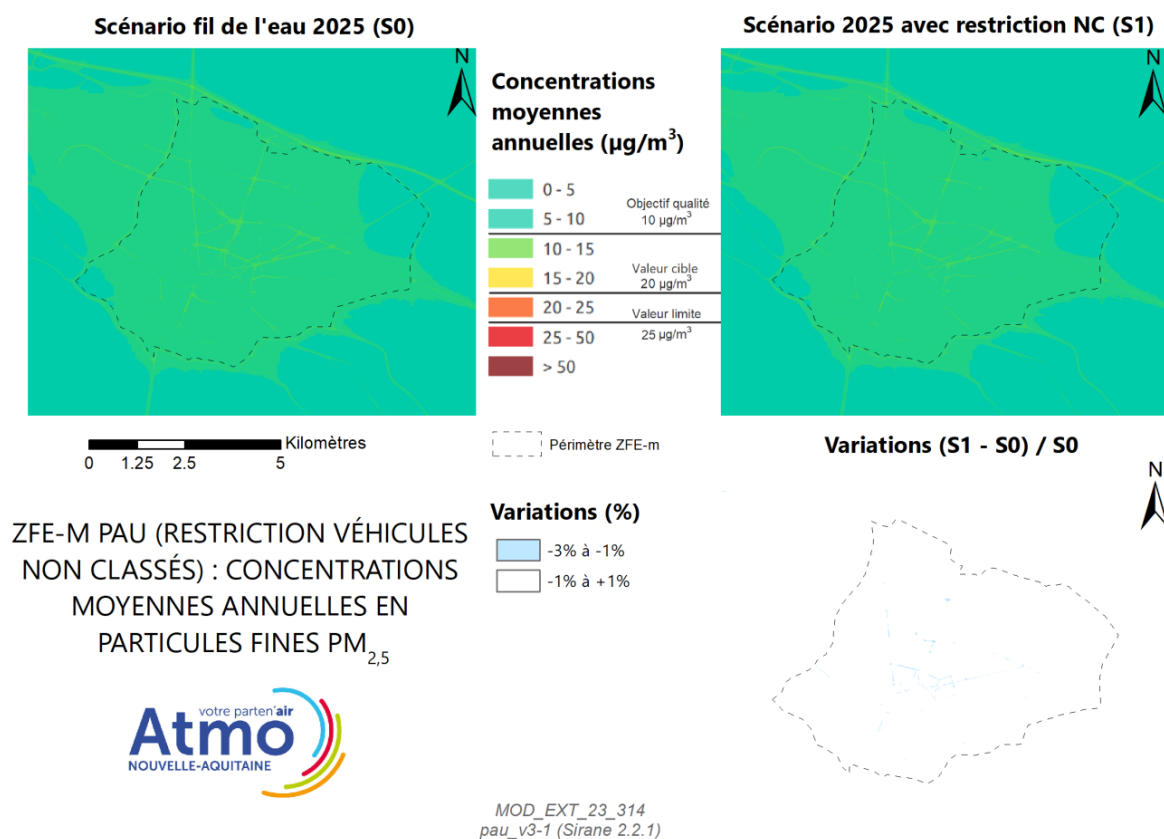
Scénario	Concentrations moyennes annuelles en PM ₁₀ (µg/m ³)			Variation moyenne* par rapport au scénario sans ZFE-m
	Minimum	Moyenne	Maximum	
2025 sans ZFE-m	10,3	11,3	18,5	-
2025 avec ZFE-m	10,3	11,3	18,3	~0 %
Valeur limite en vigueur	40 µg/m ³			
Valeur limite à horizon 2030	20 µg/m ³			
Valeur guide OMS (non applicable)	15 µg/m ³			

* de la concentration moyenne annuelle moyennée le périmètre ZFE-m

Source : ATMO, 2024

Particules fines PM_{2,5}

Les cartographies des concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} projetées à l'horizon 2025 pour les deux scénarios de l'étude sont présentées ci-dessous. À l'œil nu, il est difficile d'observer leurs différences. Aussi, les variations de concentrations entre le scénario 2025 avec la ZFE-m (S1) et le scénario 2025 sans la ZFE-m (S0) sont également cartographiées. Dès lors, il est possible d'identifier les zones où les baisses de concentrations sont les plus importantes.



Carte de concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} à l'horizon 2025 (µg/m³) et variations (%), ATMO, 2024

Les cartographies à l’horizon 2025 ne présentent aucun franchissement de la valeur limite annuelle (25 µg/m³) ou de la valeur cible (20 µg/m³). L’objectif de qualité (10 µg/m³) est localement dépassé sur un axe. La recommandation OMS (5 µg/m³) n’est en revanche pas suivie sur la totalité du territoire en 2025.

La mise en place de la ZFE-m ne permet pas de réduction significative sur les concentrations moyennes annuelles en particules fines PM_{2,5}. Très localement, plusieurs axes situés dans le périmètre ZFE-m présentent des réductions limitées (légèrement inférieures à -1 %).

À l’échelle des 55 communes, le bénéfice apporté par la ZFE-m sur les concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} est nul.

Le tableau ci-dessous présente, par scénario, les concentrations minimales, moyennes et maximales du périmètre ZFE-m où seront appliquées les restrictions. Les variations moyennes par rapport au scénario 2025 sans ZFE-m sont également présentées.

Tableau 21 : Récapitulatif des concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} à l’horizon 2025

Scénario	Concentrations moyennes annuelles en PM _{2,5} (µg/m ³)			Variation moyenne* par rapport au scénario sans ZFE-m
	Minimum	Moyenne	Maximum	
2025 sans ZFE-m	5,5	6,4	10,7	-
2025 avec ZFE-m	5,5	6,4	10,5	~0 %
Valeur limite en vigueur	25 µg/m ³			
Valeur limite à horizon 2030	10 µg/m ³			
<i>Valeur guide OMS (non applicable)</i>	5 µg/m ³			

* de la concentration moyenne annuelle moyennée sur le périmètre ZFE-m

Source : ATMO, 2024

Résumé

Les concentrations moyennes annuelles en NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5} respectent les valeurs limites en vigueur et la majorité des nouvelles propositions pour l’horizon 2030 (révision de la directive européenne). Les cartographies réalisées montrent que les concentrations les plus élevées sont retrouvées le long de l’autoroute A64 (surtout pour le NO₂).

Les bénéfices attendus par la mise en place de la ZFE-m concernent principalement le dioxyde d’azote. En effet, les réductions simulées pour les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) sont nulles sur le périmètre d’étude total (55 communes) et très limitées dans le périmètre ZFE-m (légèrement inférieures à -1 % pour quelques axes).

Avec la mise en place de la ZFE-m, une diminution moyenne de -2,2 % des concentrations en dioxyde d’azote est estimée sur le périmètre ZFE-m. Les bénéfices les plus marqués se situent au niveau des axes les plus roulants, notamment ceux situés dans le périmètre des restrictions (jusqu’à -8 % localement). Au-delà du périmètre ZFE-m, la ZFE-m apporte des réductions limitées pour le dioxyde d’azote sur le

fond urbain des communes de Lons et Lescar, sur la grande rocade à l'ouest et au niveau du réseau structurant qui dessert les 55 communes.

Dans les sections suivantes, ces baisses de concentrations sont analysées en termes de bénéfices sur les surfaces et populations exposées aux dépassements des valeurs limites et guides. Pour chaque polluant, une indication qualitative de la mise en place de la ZFE-m sur l'exposition des populations à la pollution de l'air est apportée.

3. Populations concernées par les dépassements ou risques de dépassements de normes de qualité de l'air

Dans cette partie, les résultats sont présentés à l'échelle du périmètre ZFE-m, puis à l'échelle des 55 communes (incluant le périmètre ZFE-m). Les données d'exposition sont arrondies à la dizaine d'habitants.

Exposition sur le périmètre ZFE-m

Populations exposées à l'horizon 2025 à l'échelle du périmètre ZFE-m (105 730 hab) par scénario et par polluant (en nombre d'habitants)

	Seuil réglementaire ou valeur guide OMS	Scénario 2025 sans ZFE-m [en habitants]	Scénario 2025 avec ZFE-m (véhicules NC) [en habitants]
NO₂	VL (40 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	VL en projet (20 µg/m ³)	170	100 (diminution)
	OMS (10 µg/m ³)	20 950	13 950 (diminution)
PM₁₀	VL (40 µg/m ³), OQA (30 µg/m ³) et VL en projet (20 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	OMS (15 µg/m ³)	20	20 (stable)
PM_{2,5}	VL (25 µg/m ³) et VC (20 µg/m ³)	Pas de populations exposées	
	OQA / VL en projet (10 µg/m ³)	< 10	0 (diminution)
	OMS (5 µg/m ³)	105 730	105 730 (stable)

Source : ATMO, 2024

Sont indiquées entre parenthèses les évolutions par rapport au scénario 2025 sans ZFE-m (VL = valeur limite / VC = valeur cible / OQA = objectif de qualité / OMS = recommandations (non applicables) OMS 2021)

Impacts sanitaires attendus

Près de 40 000 décès annuels en France sont attribuables à l'exposition aux PM_{2,5}, près de 7 000 au NO₂. Irritations, développement et aggravation de maladies respiratoires (asthme notamment) et cardiovasculaires, cancers, diabète, faible poids à la naissance.

Une ZFE-m agit sur les émissions des oxydes d'azote (NO_x), des particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), du dioxyde de carbone (CO₂) et d'autres composés chimiques, physiques ou biologiques, donc sur leurs concentrations dans l'air : l'amélioration de la qualité de l'air a effectivement un impact direct sur la santé des populations concernées, qui peut être quantifié lors des études de préfiguration et de suivi.

D. Impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine

Cette partie sera rédigée à la suite de la consultation du public et des personnes publiques associées, en fonction des observations formulées. Elle paraîtra dans le dossier réglementaire final.

E. Dispositif de suivi et d'évaluation

Conformément à l'article 2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, complété par les dispositions de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, l'autorité compétente pour prendre l'arrêté d'instauration d'une ZFE-m évalue de façon régulière, au moins tous les 3 ans, l'efficacité [de la ZFE-m] au regard des bénéfices attendus [...] ». Cet article prévoit la possibilité de modifier le contenu réglementaire le cas échéant.

A ce titre, la CAPBP mettra en place un dispositif de suivi, d'évaluation et de contrôle régulier, à partir de l'entrée en vigueur de la ZFE-m.

Concernant la qualité de l'air, Atmo Nouvelle Aquitaine sera mobilisé pour assurer la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire.

L'objectif sera de suivre :

- L'évolution de la population exposée au-dessus des valeurs limites de protection de la santé
- Les émissions de polluants sur le périmètre ZFE-m pour mesurer les émissions évitées
- L'évolution du parc roulant.

Des indicateurs complémentaires pour suivre les dérogations, le contrôle, le nombre de véhicules remplacés, etc. pourront être mis en œuvre.

VIII. Les projets d'arrêtés

L'arrêté des huit communes concernées par le périmètre final de restrictions comprend :

- le territoire et le domaine routier concerné
- les mesures de restriction de circulation applicables
- les catégories de véhicules concernés
- la durée d'instauration de la ZFE-m mise en place
- la procédure et les motifs de délivrance et de retrait des dérogations

Les arrêtés sont annexés au présent document.

IX. La participation du public et la consultation volontaire des organismes publics

A. Rappel sur la démarche de concertation

La Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées a souhaité organiser une consultation volontaire pour identifier les enjeux et les besoins des acteurs du territoire.

La démarche de consultation se déroule en deux temps :

- a. La consultation grand public a lieu du 15 octobre au 15 novembre 2024 pour recueillir les retours du public sur les conditions de mise en œuvre du projet.

Des permanences physiques ont lieu dans les mairies des 8 communes concernées par le périmètre de restrictions final :

- Pau (mairie), le mercredi 15 octobre de 13h à 17h
- Gelos (mairie), le jeudi 17 octobre de 13h30 à 17h
- Bizanos (mairie), le mardi 22 octobre de 13h à 18h
- Billère (mairie), le jeudi 24 octobre de 13h à 18h
- Lons (mairie), le mardi 29 octobre de 13h30 à 18h
- Mazères-Lezons (mairie), le jeudi 31 octobre de 13h30 à 17h
- Jurançon (centre communal d'action sociale), le mardi 5 novembre de 13h à 17h30
- Pau (mairie), le jeudi 7 novembre de 13h à 17h
- Idron (mairie), le jeudi 14 novembre de 13h30 à 17h30

Les avis peuvent être déposés sur le formulaire en ligne du 15 octobre au 15 novembre 2024, disponible sur pau.fr. Le projet d'arrêté et l'étude sont consultables sur le site internet pau.fr pendant la même période afin de permettre au public de formuler ses observations et propositions.

Les modalités de consultation ont fait l'objet d'une insertion dans la presse locale.

- b. La consultation des personnes publiques associées (PPA) a lieu du 15 octobre au 15 décembre 2024.

Liste des PPA consultées : gestionnaires de voirie (communes, Département, Etat), communes limitrophes, chambres consulaires, autorités organisatrices des mobilités.

B. Les enseignements

Cette partie sera rédigée à la suite de la consultation du public et des personnes publiques associées, en fonction des observations formulées.

C. Les clés pour appréhender l'acceptabilité de la ZFE

Cette partie sera rédigée à la suite de la consultation du public et des personnes publiques associées, en fonction des observations formulées.



Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Agence de Bayonne

Petite Caserne - 2 allée des Platanes

BP 628 64106 Bayonne Cedex

Tél. 05 59 46 50 10

Agence de Pau

1 rue Lapouble



Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Crédits

Audap sauf mention