

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	61
X.	Annexes	67








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 motos 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 motos 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-m 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 en 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-m 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 sont présentés dans cette partie.

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 choisie comme référence. Dix territoires enregistrant des dépassements réguliers de seuils sont concernés : ce sont de territoires ZFE-m 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

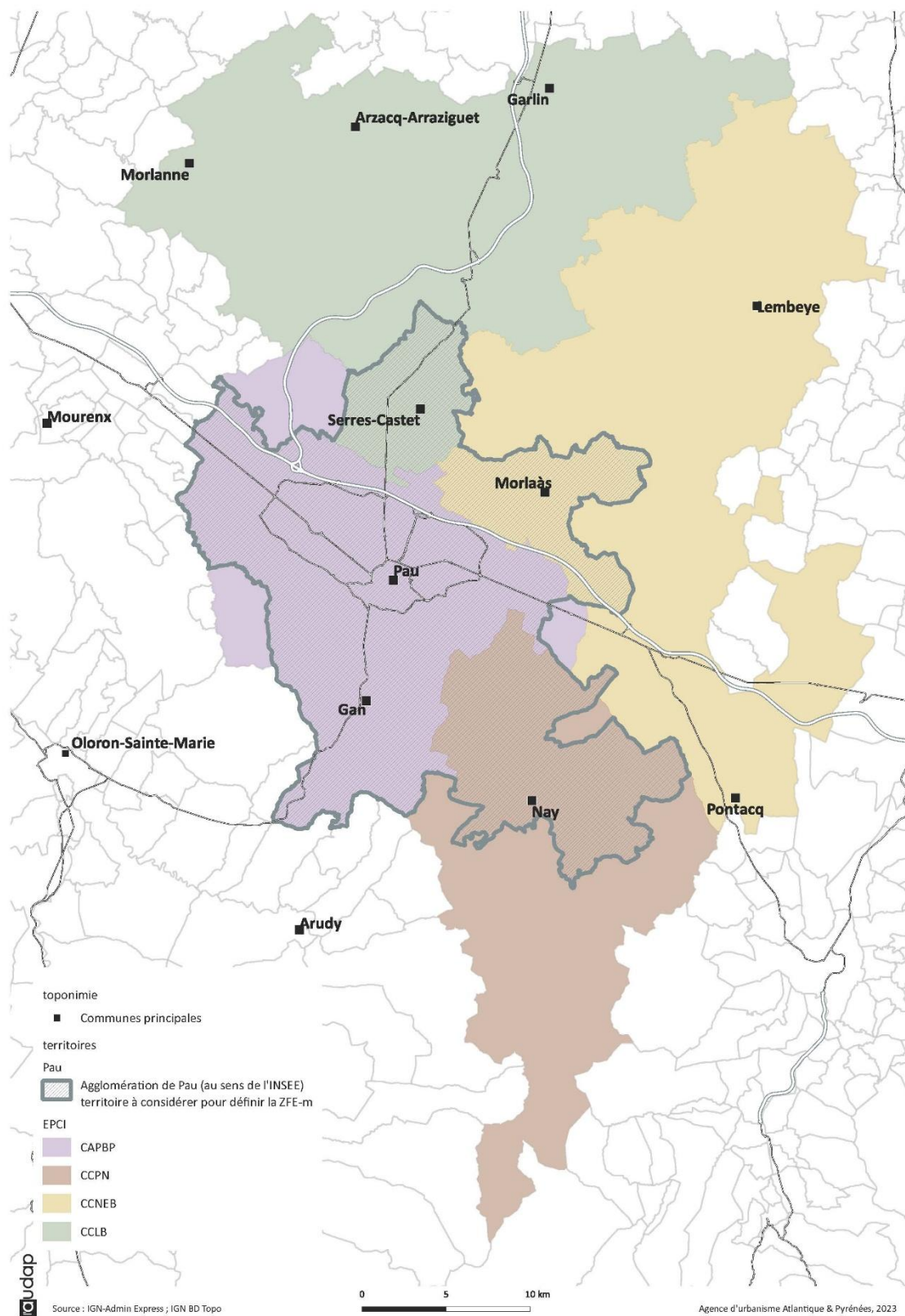
A. Un périmètre qui dépasse les limites administratives des EPCI

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.

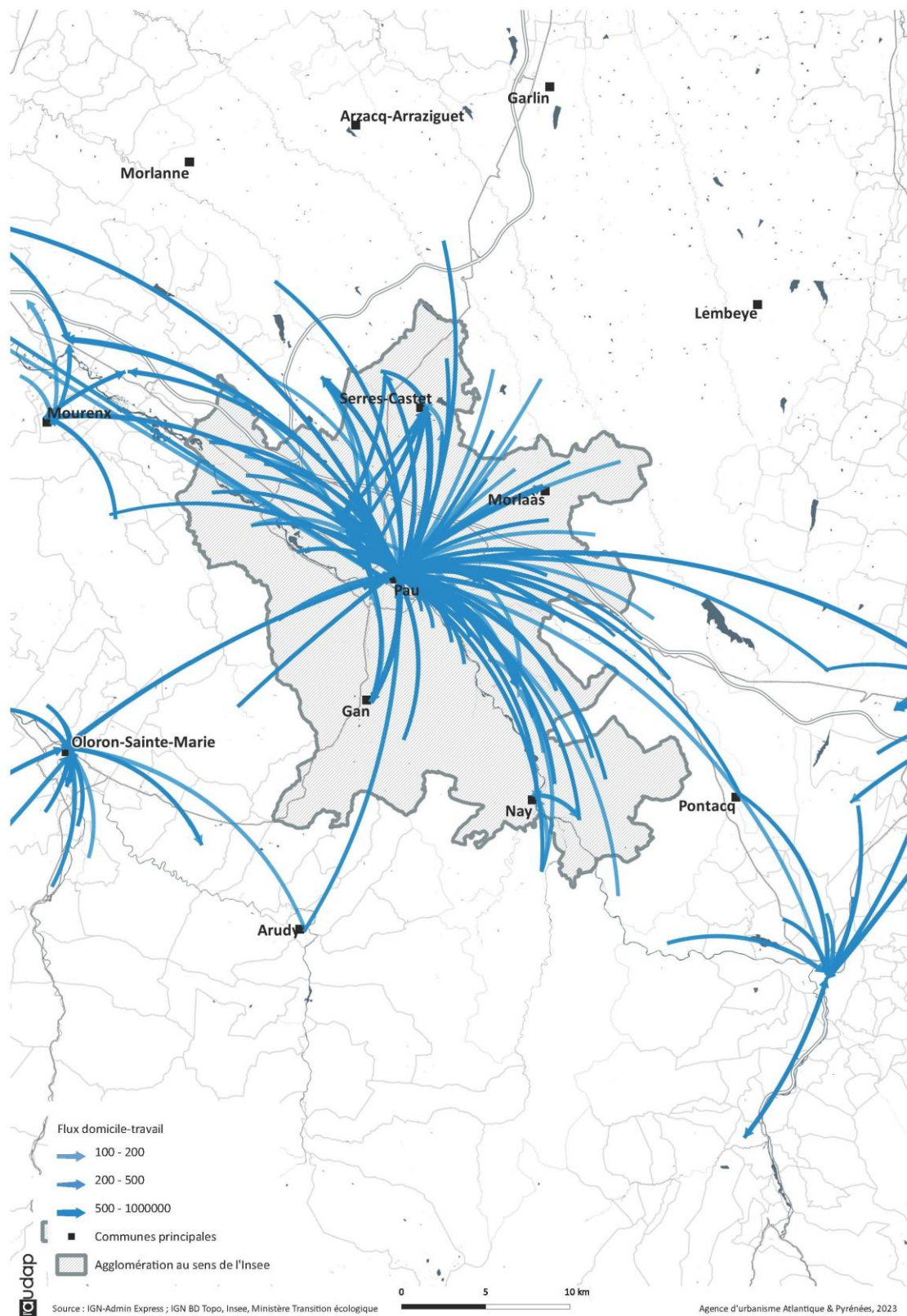
C'est le président de l'EPCI principal, doté d'un pouvoir de police spécial, qui est chargé de mettre en œuvre la ZFE-m et de définir ses règles en fonction du contexte local. Localement, les communes n'ont pas délégué leur pouvoir de police, chaque commune concernée par le périmètre de restriction devra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

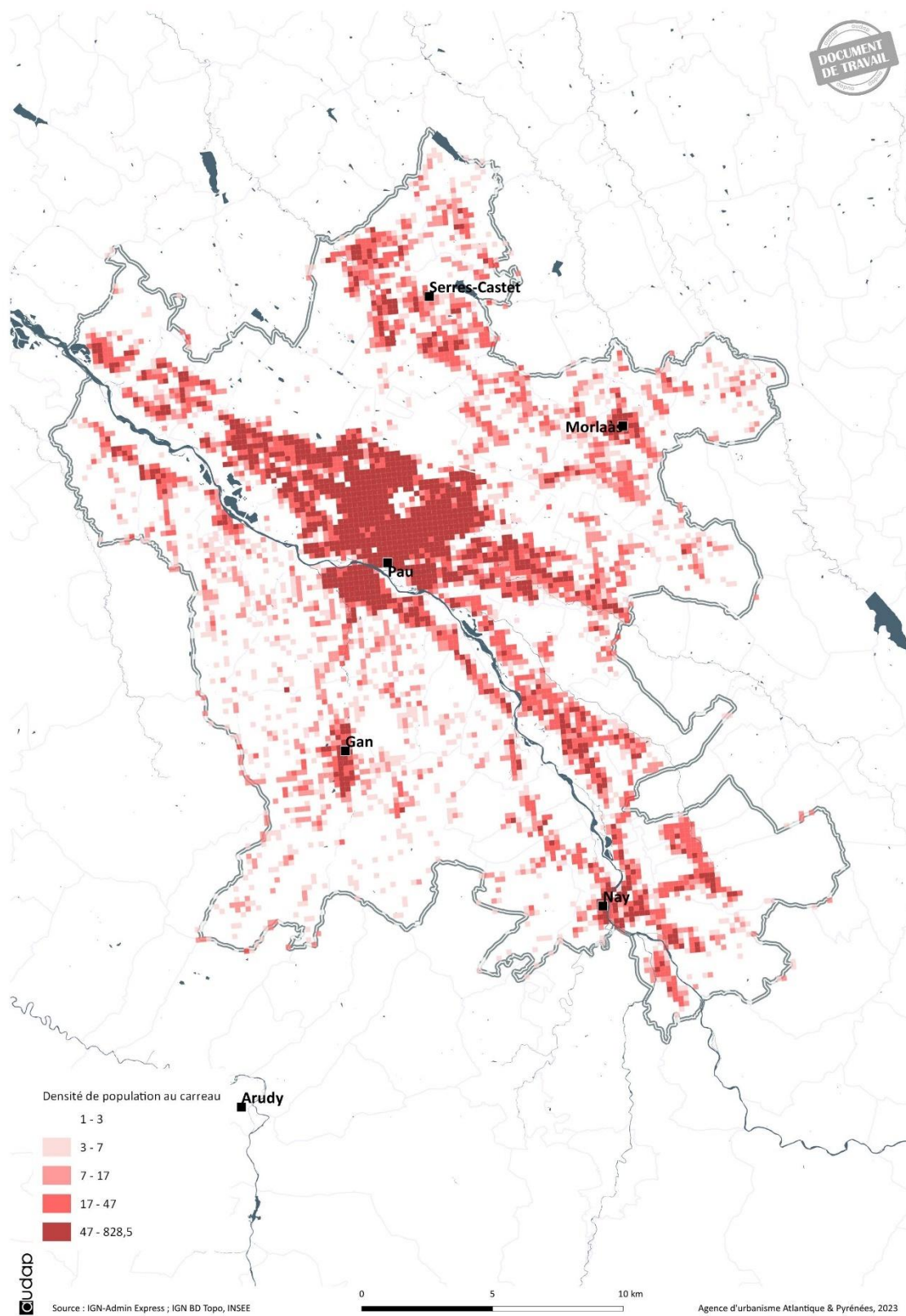
Les réflexions liées au périmètre doivent nécessairement interroger les franges du périmètre envisagé, mais aussi du territoire d'étude : des échanges à avoir avec les territoires environnants.

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 INSEE 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 bus de transports en commun

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

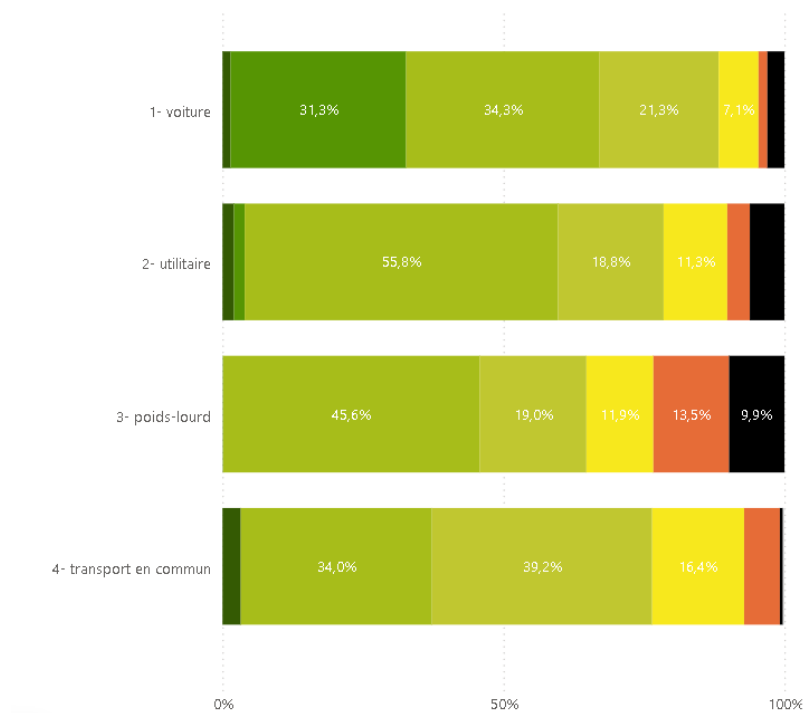
Nombre de véhicules « non classés », tous types de véhicules confondus

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.

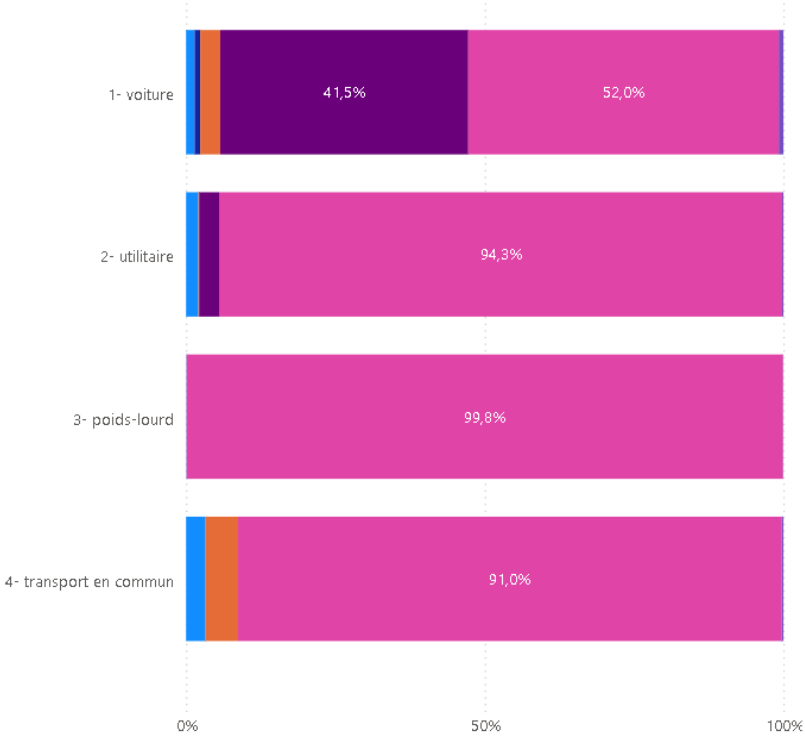
Nous ne disposons pas de l'information sur la répartition des Crit'air pour les véhicules deux-roues-motorisé.

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

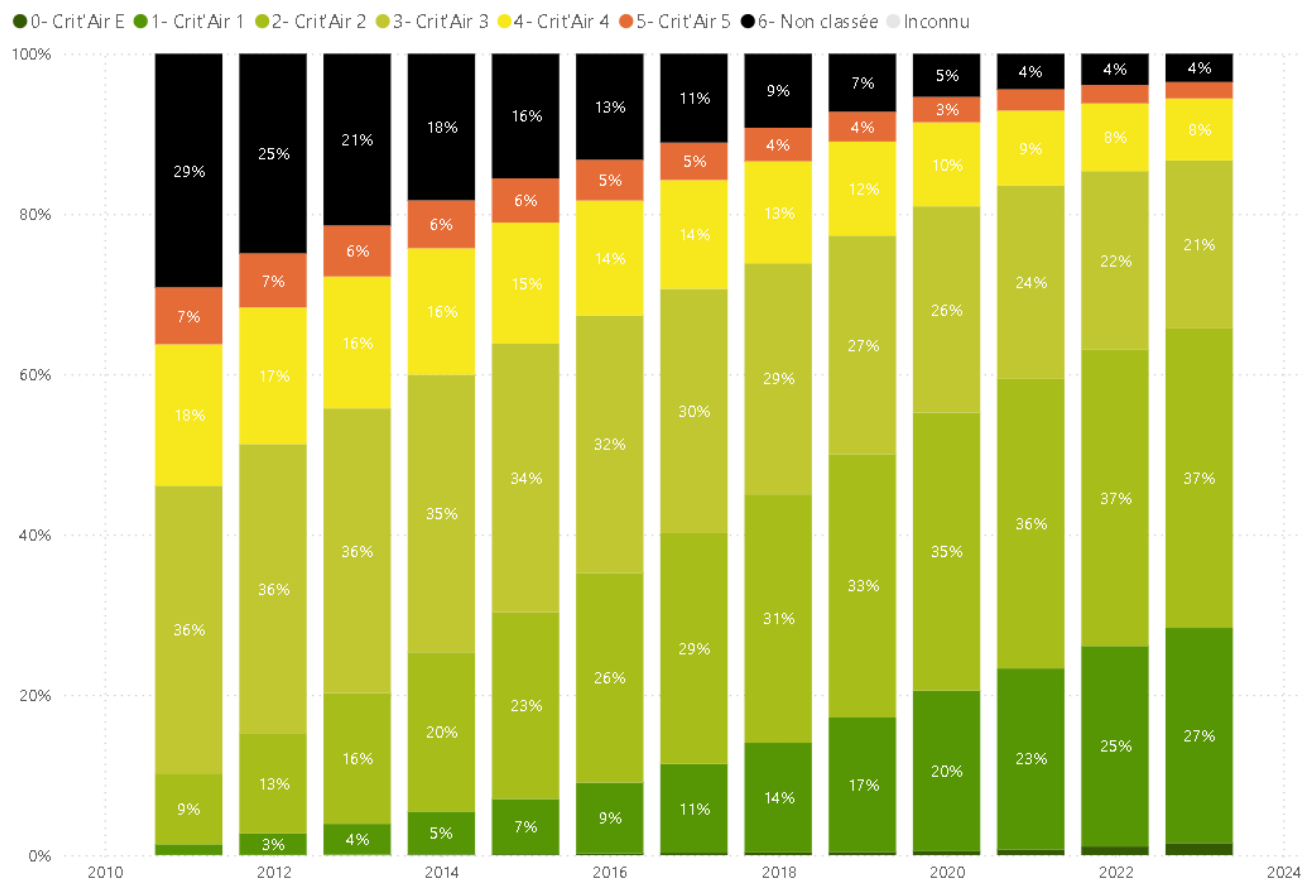
Répartition des motorisations par type de véhicule



● 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.

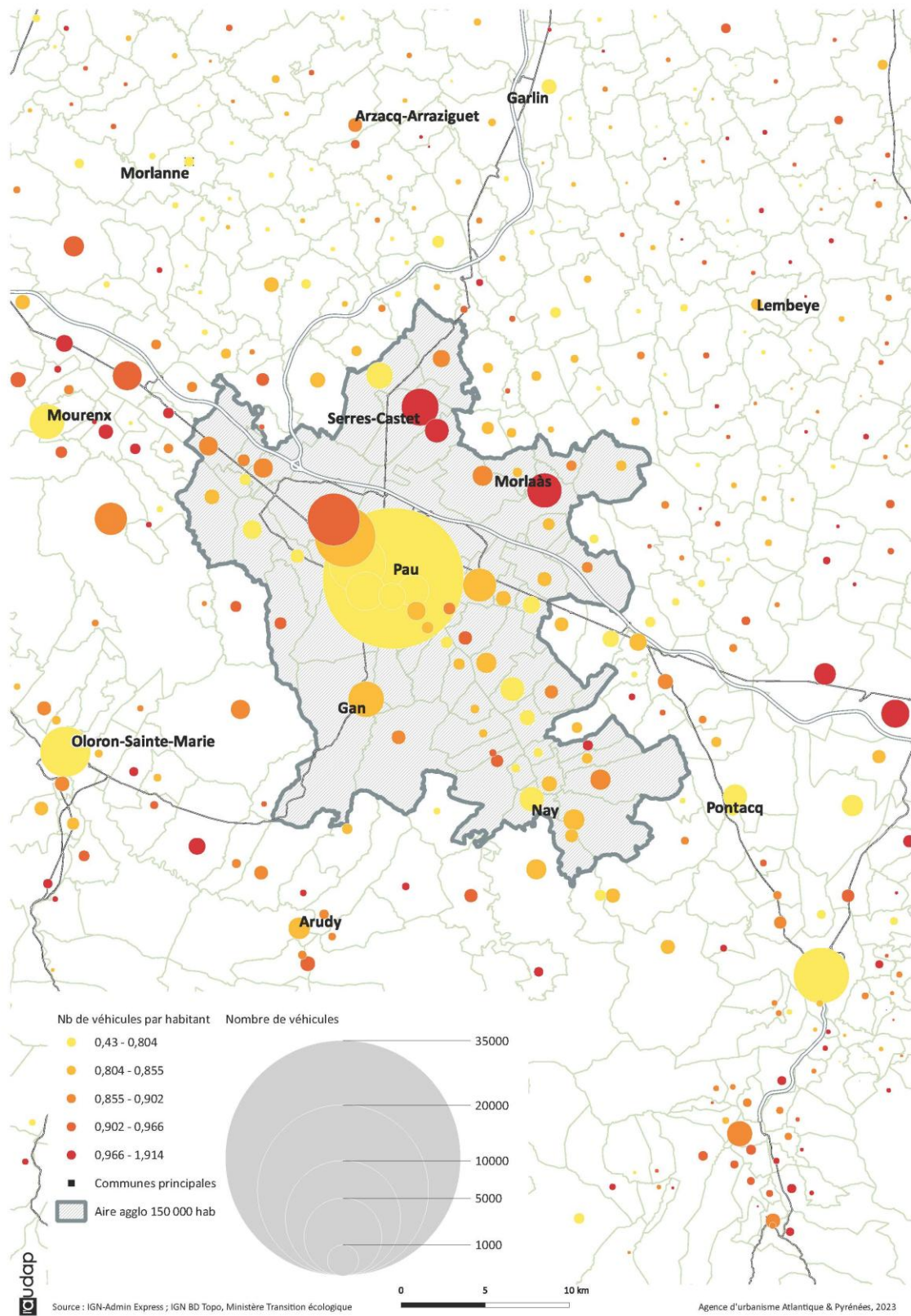
Part des véhicules selon les vignettes Crit'air 3, 4, 5 et NC à l'horizon 2030, à deux échelles : centre d'agglomération (Pau et communes limitrophes) et Pays de Béarn (8 intercommunalités)

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

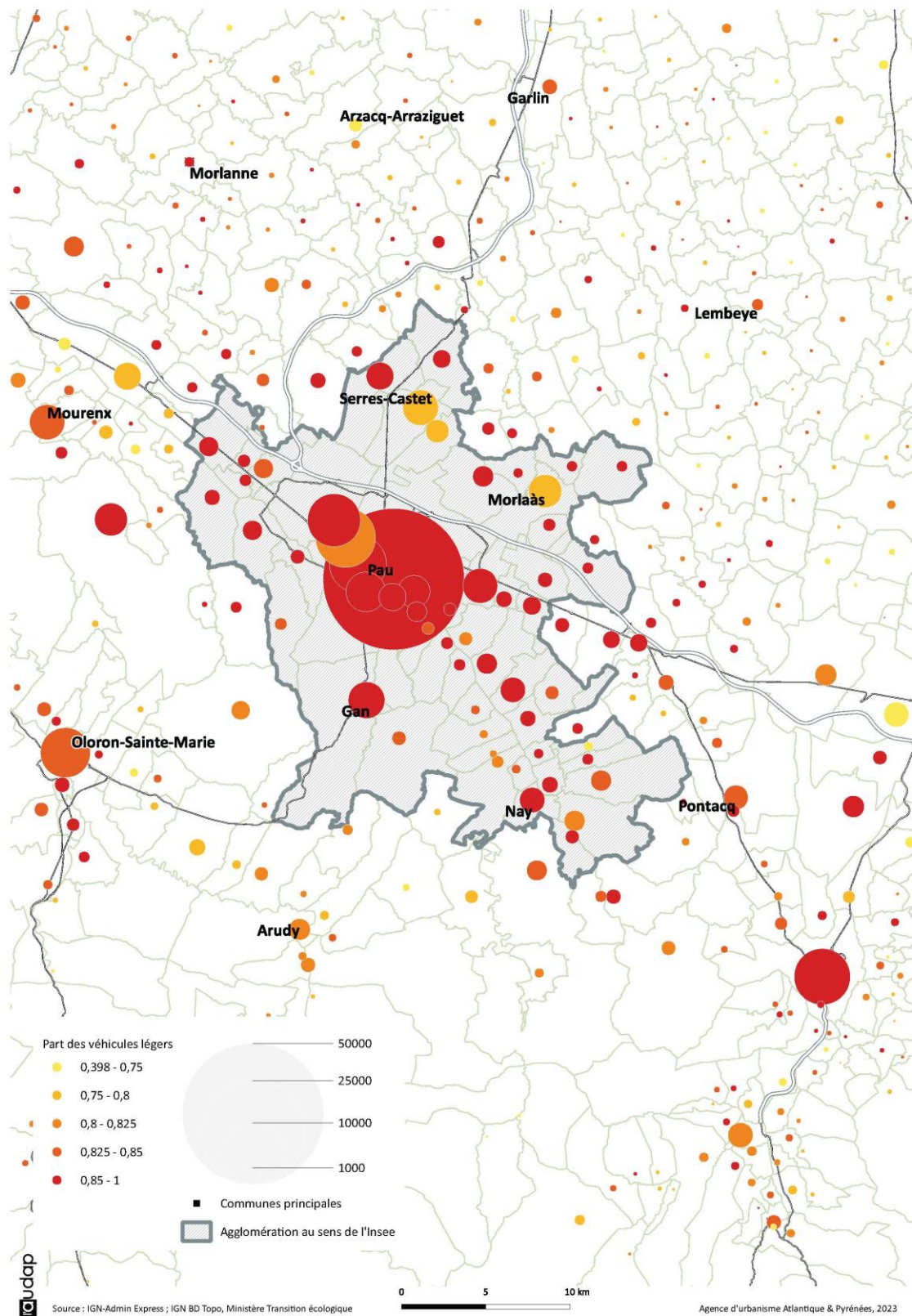


Nombre de véhicules par habitant dans l'agglomération pauoise au sens de l'Insee

d. Part des véhicules légers

98 % du parc est composé de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers (VUL).

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)



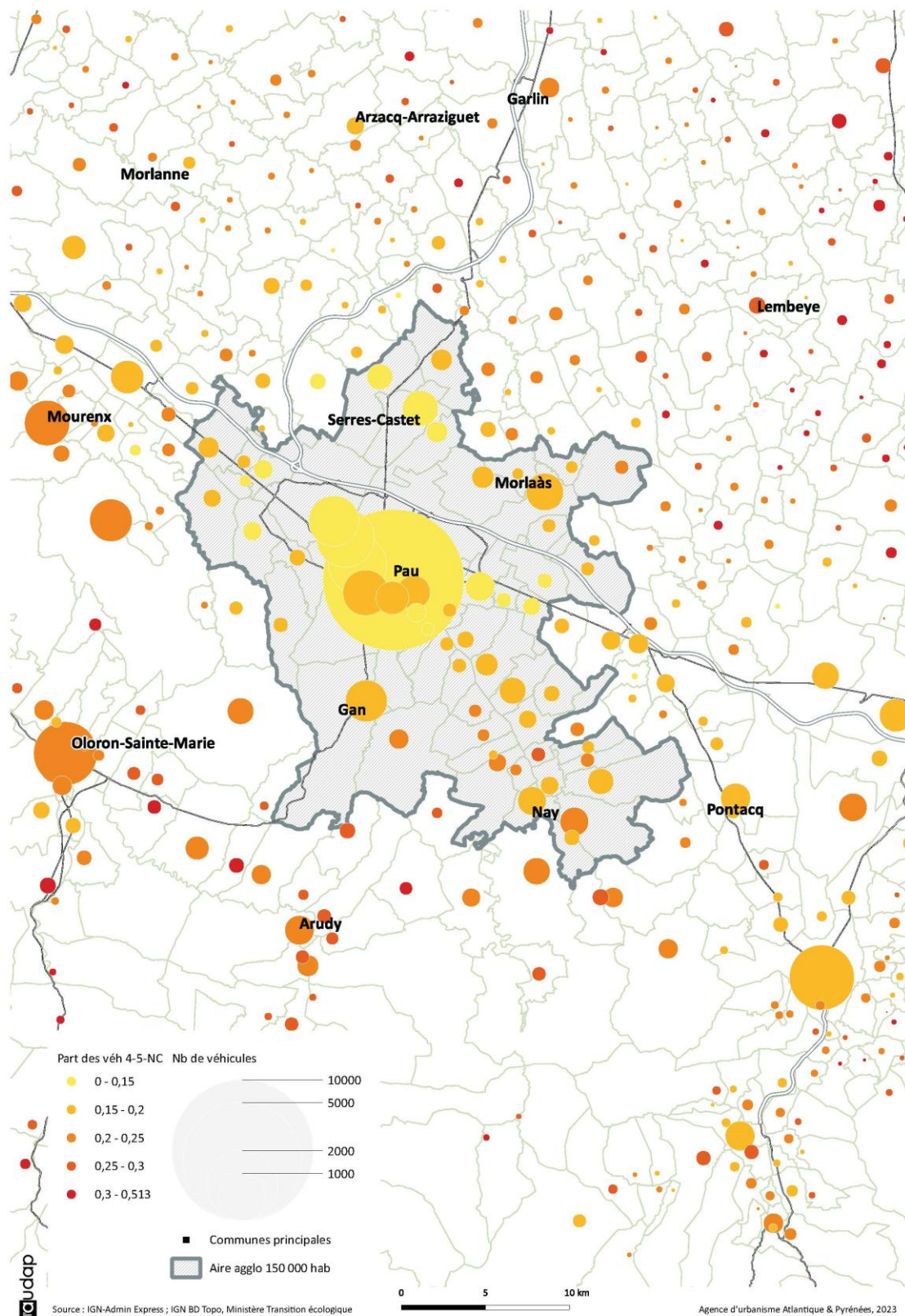
e. Classification des véhicules

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.

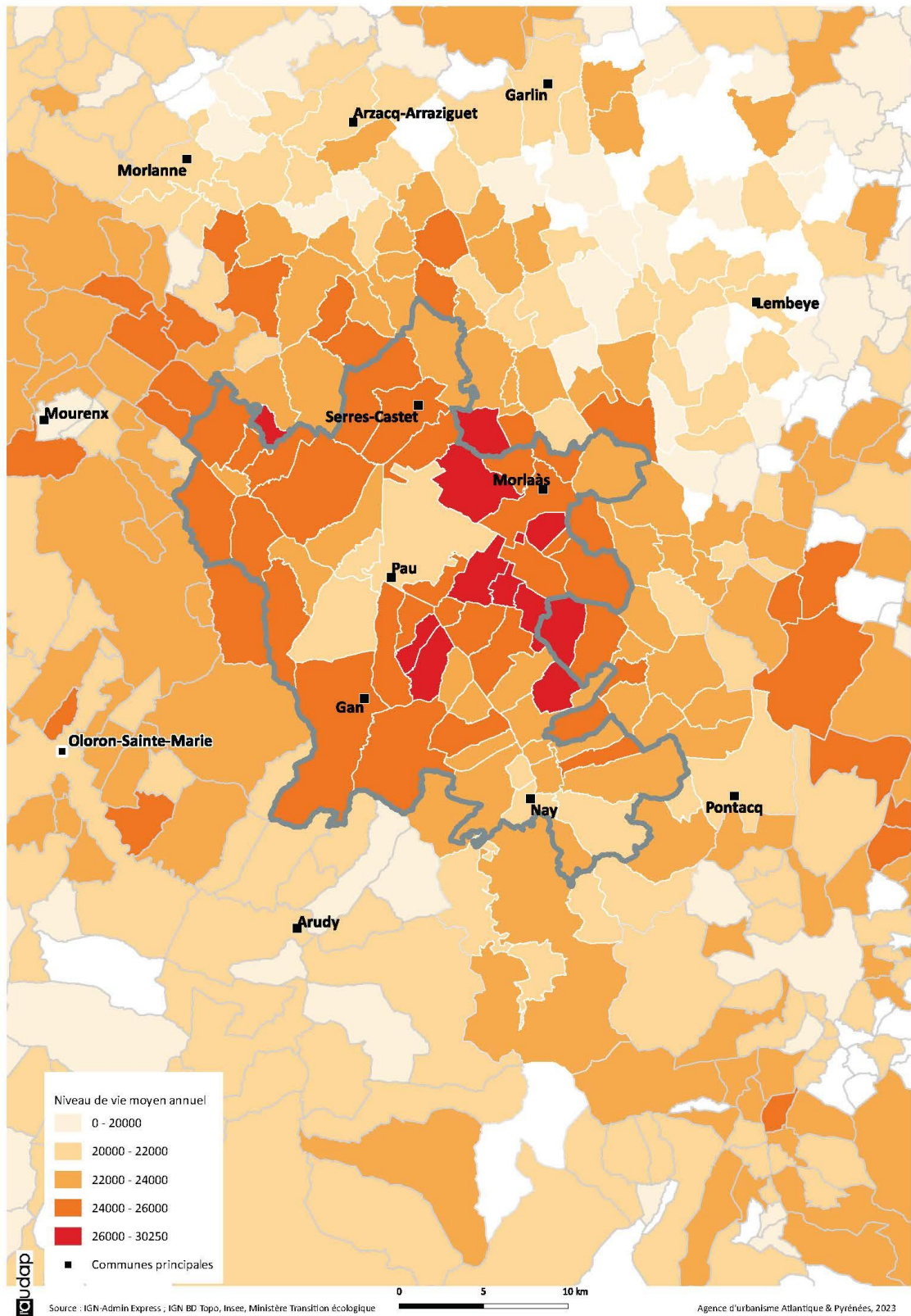
Répartition de la classification des véhicules



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,
- De quatre lignes Temporis
- De treize lignes de proximité
- D'une navette de centre-ville

- D'un réseau de transport à la demande :
 - o pour les secteurs en-dehors du réseau régulier,
 - o 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

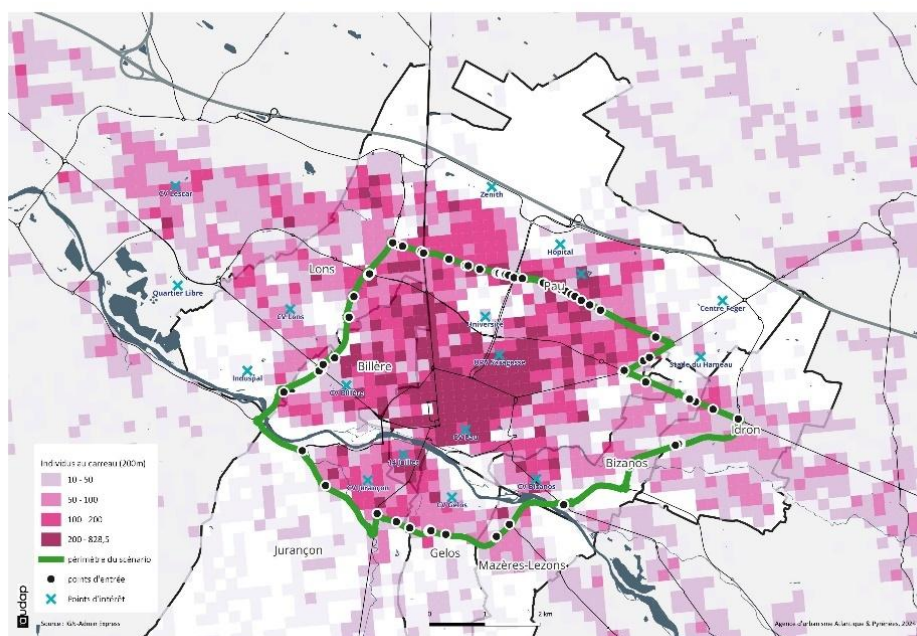
Dans un souci de co-construction du projet de ZFE-m, l'ensemble des parties prenantes a été invité aux échanges : élus, associatifs et experts se sont rencontrés à trois reprises afin de définir les grandes étapes du projet. Le premier échange du 28 mars 2024 a permis de faire se rencontrer les parties 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.

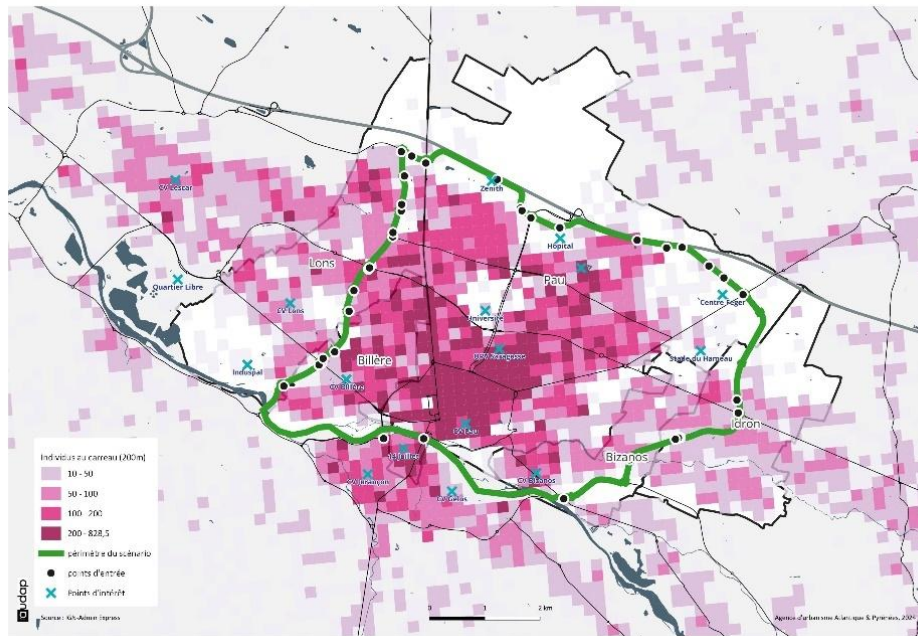
A. Le périmètre

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

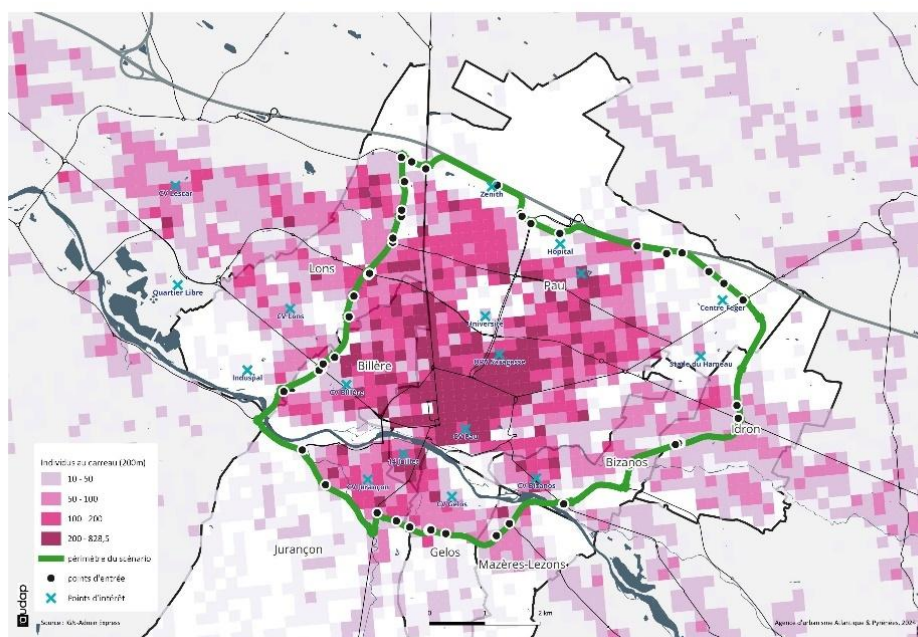
- Le premier scénario proposé comprend le nombre réglementaire minimum d'habitants (85 000 habitants), mais ses limites ne sont pas lisibles sur la partie nord, à savoir le boulevard de la Paix. Ce dispositif induit des panneaux d'informations aux nombreuses intersections de ce boulevard urbain.



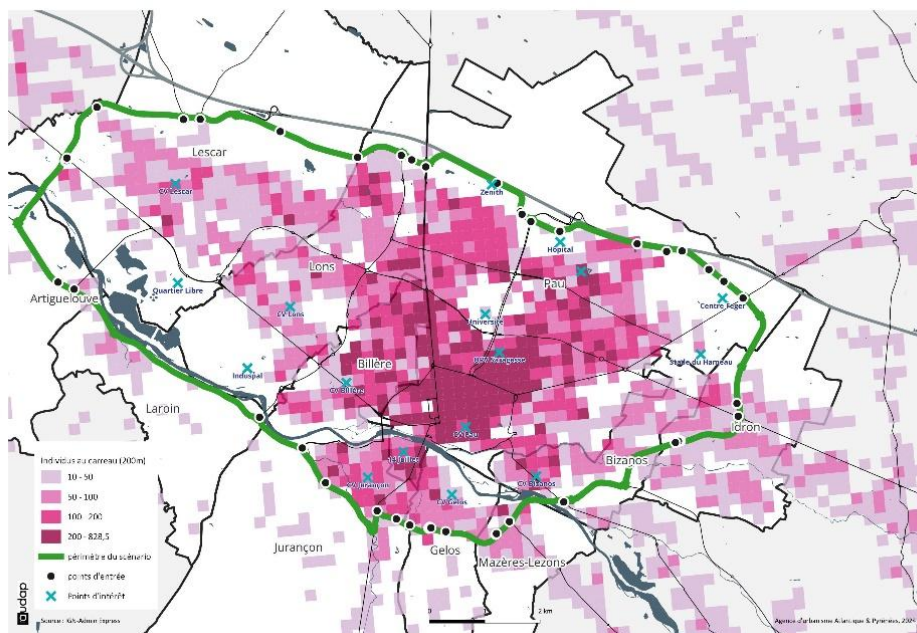
- Le deuxième scénario proposé comprend un peu plus que le nombre réglementaire minimum d'habitants (89 000 habitants), et prend comme limite dans sa partie sud le Gave, ce qui permet d'avoir comme point d'entrée les deux ponts (14 juillet et d'Espagne). La limite physique du *Gave de Pau* est cependant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

- Fixer des règles lisibles et simples à comprendre, en limitant le nombre de dérogations pour conserver la visée de la ZFE-m
- Fixer des règles qui s'imposent à tous ceux d'une même catégorie, de la même manière
- 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 :

- 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.
- 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

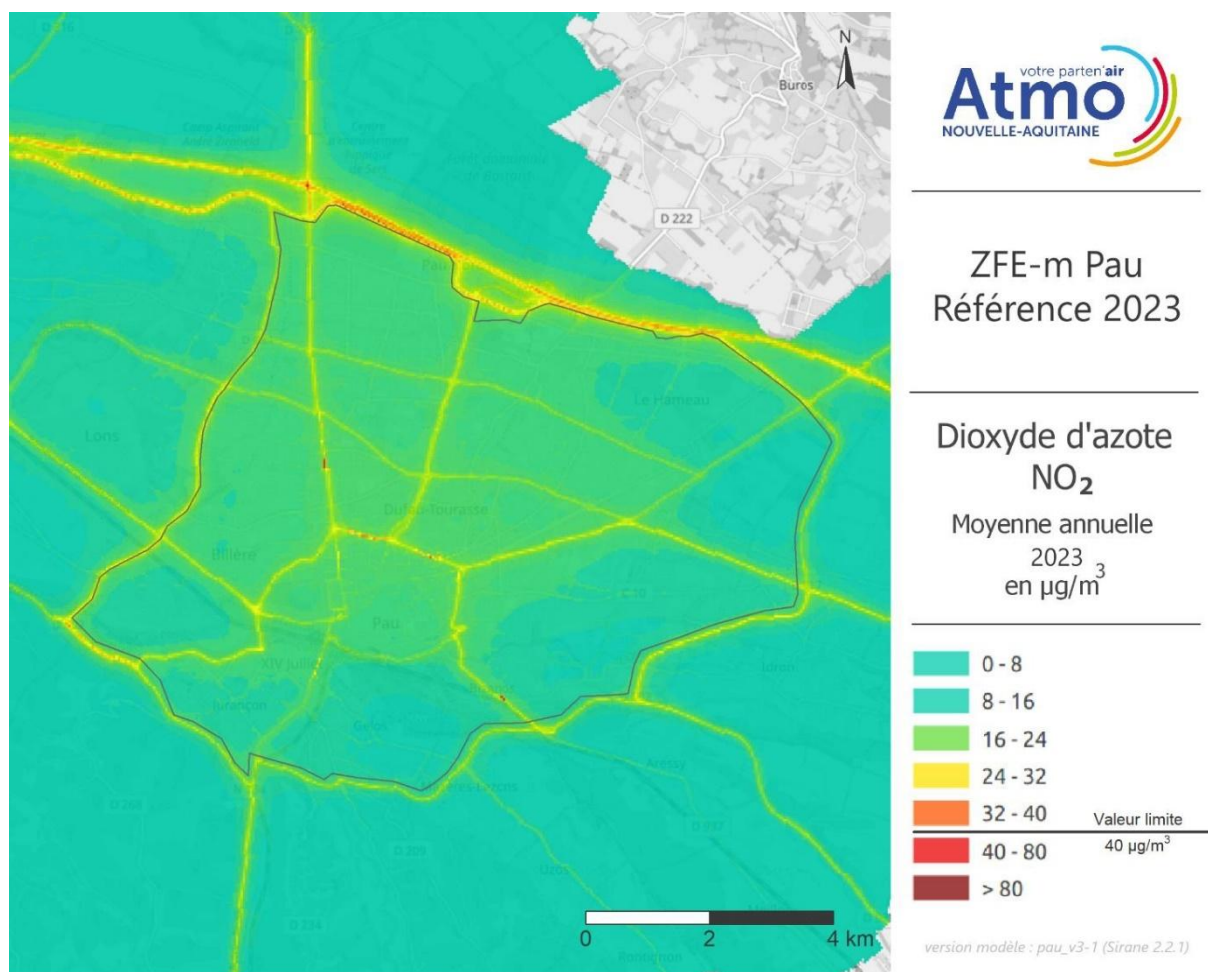
- L'aide à l'acquisition de véhicules poids lourds (+ de 3,5t : porteurs, tracteurs) Bio GNV de la Région Nouvelle-Aquitaine. Elle s'adresse aux entreprises ayant une flotte de poids lourds pour le transport de marchandises et ayant une implantation en Nouvelle-Aquitaine souhaitant

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) ;

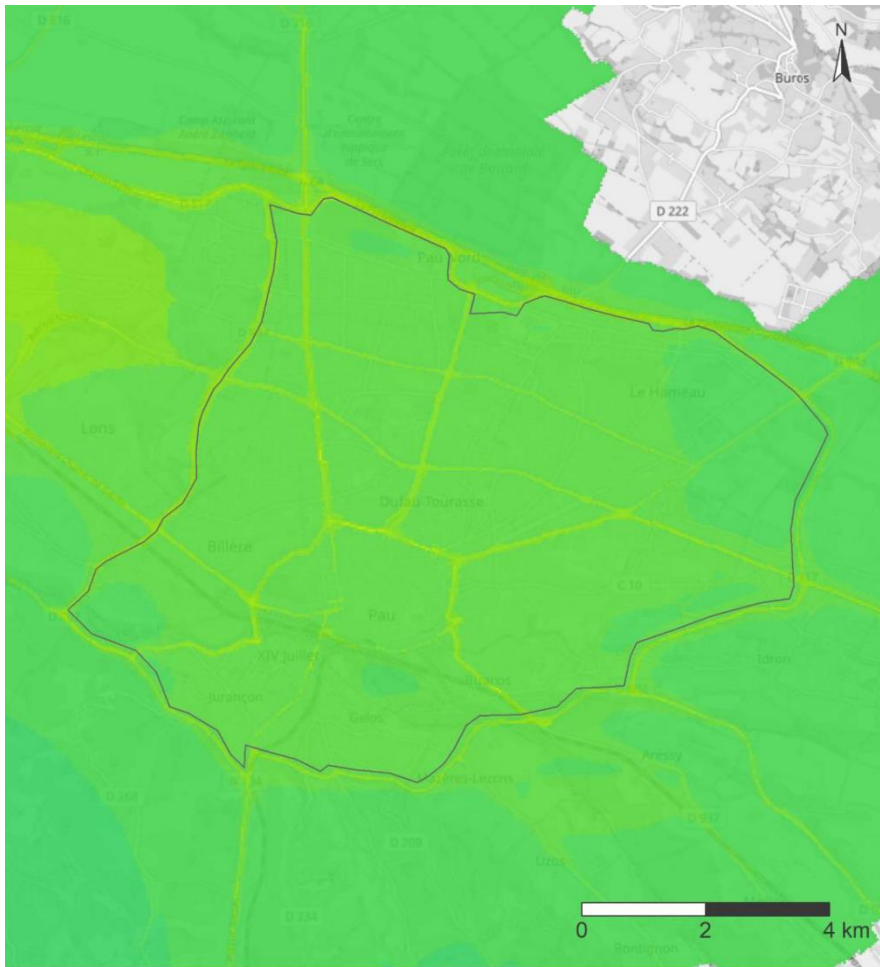
- L'aide à l'acquisition de camions électriques de la Région Nouvelle Aquitaine ; la subvention est à la hauteur de 50% du différentiel entre un modèle électrique et un diesel.

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.

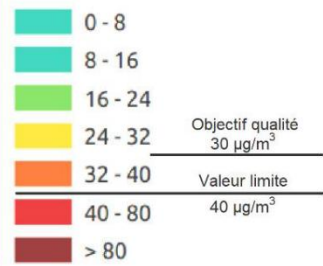


Carte des concentrations moyennes annuelles en NO₂ – 2023, ATMO



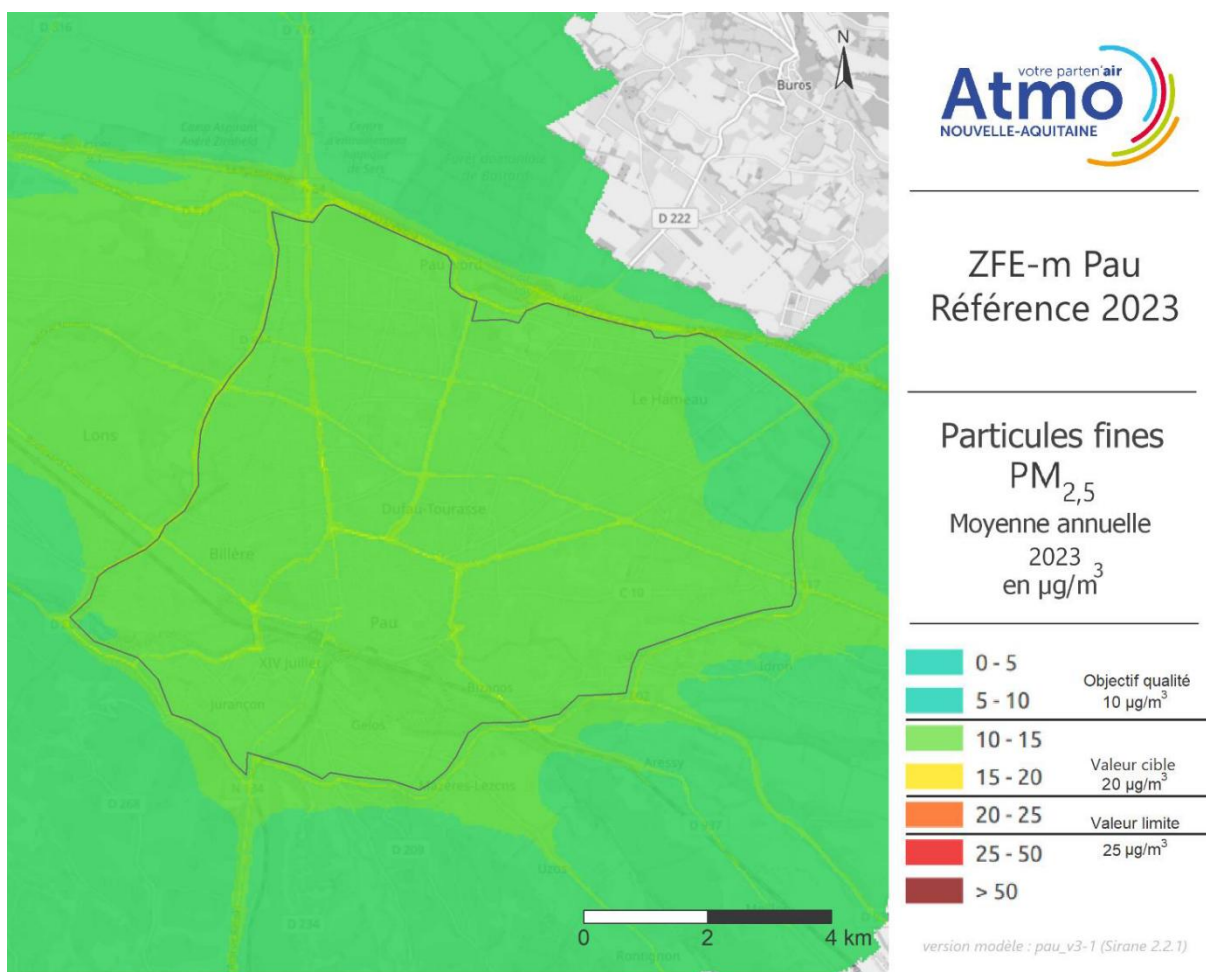
ZFE-m Pau
Référence 2023

Particules grossières
PM₁₀
Moyenne annuelle
2023
en µg/m³



version modèle : pau_v3-1 (Sirane 2.2.1)

Carte des concentrations moyennes annuelles en PM₁₀ – 2023, ATMO



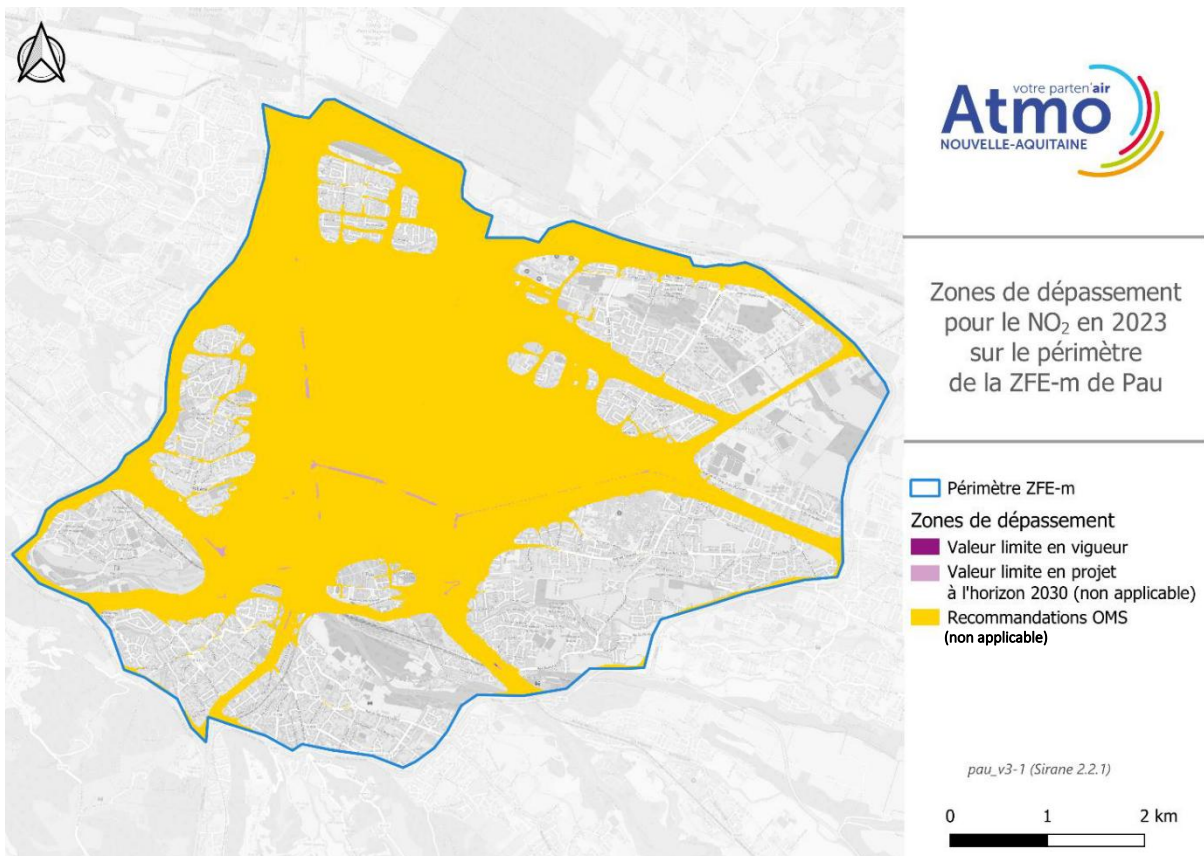
Carte des concentrations moyennes annuelles en PM_{2,5} – 2023, ATMO

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

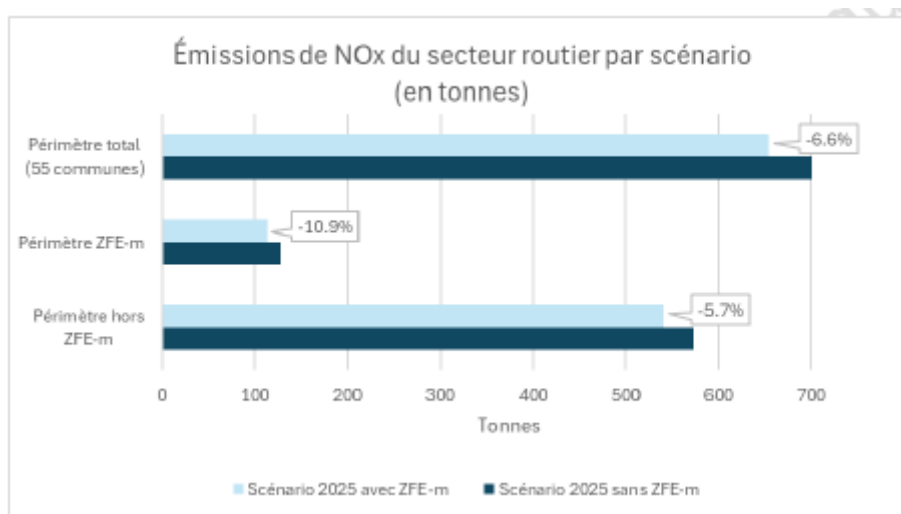
Taux de fraude : 5% pour les VP et 8% pour les PL et les VUL.

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

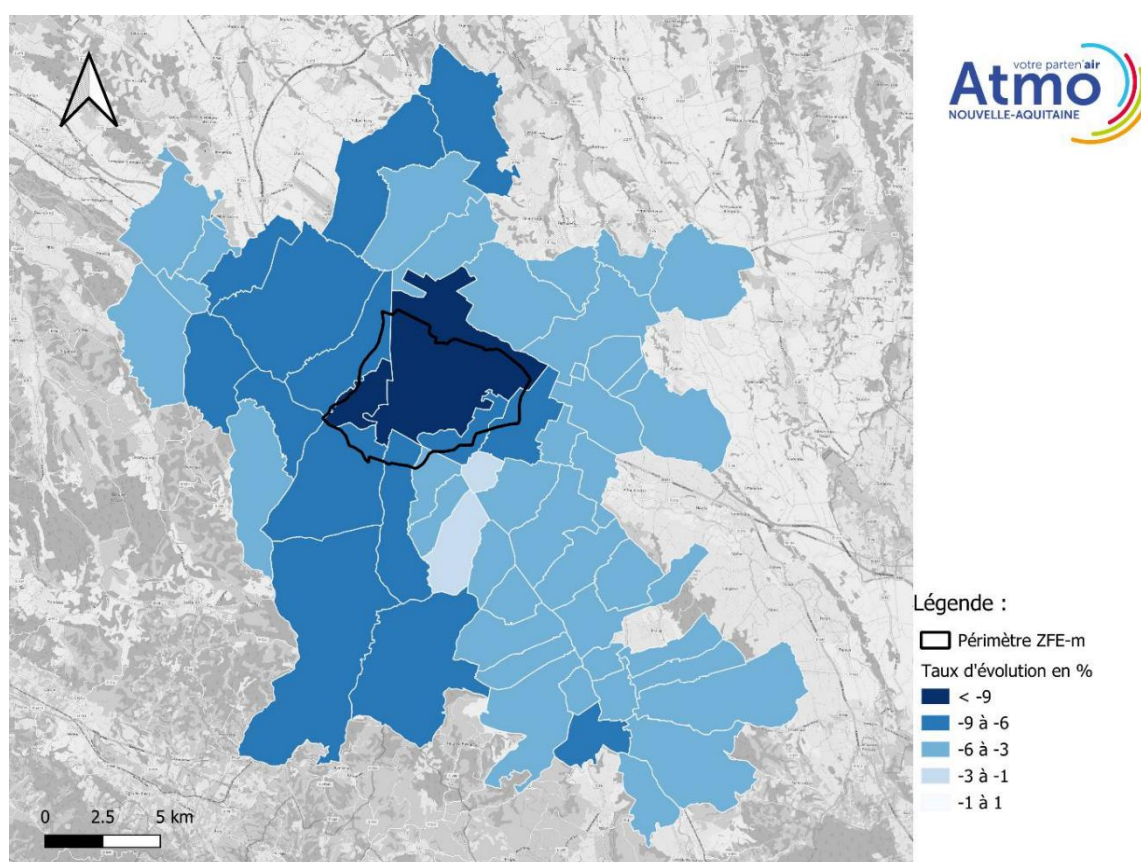
Il peut être constaté que le scénario avec ZFE-m permet de réduire les émissions de NO_x sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de NO_x par zone d'étude.

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 bénéfiques (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 reports 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 PM_{10}

Le graphique suivant présente les variations des émissions de PM_{10} sur la zone étudiée en fonction des différents scénarios.

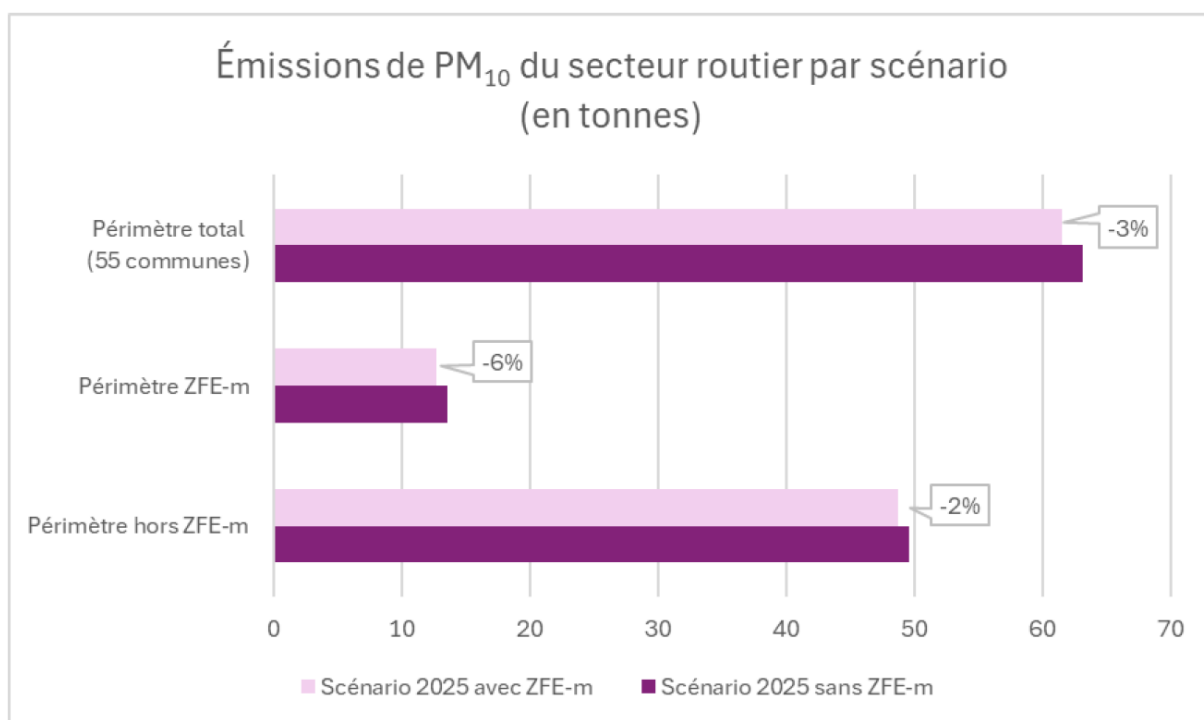


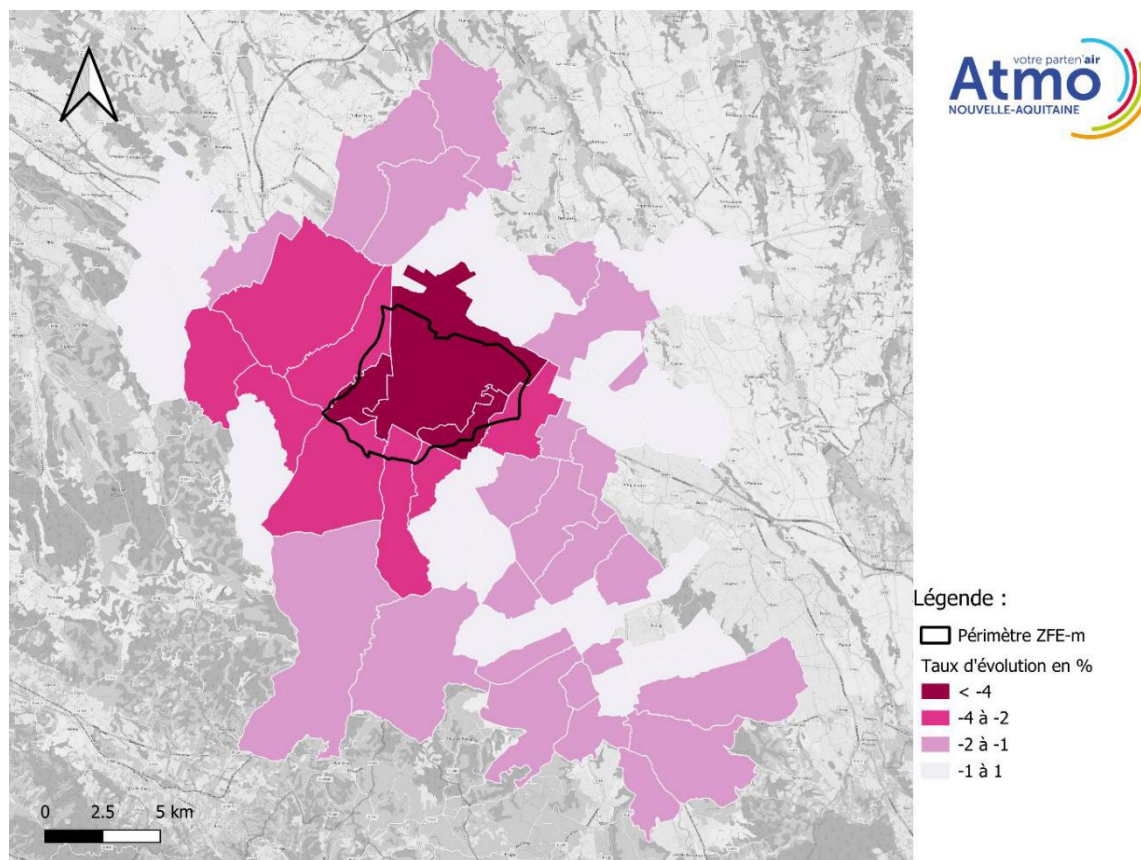
Figure 16 : Émissions de PM_{10} du secteur routier pour les deux scénarios sur les différentes zones d'études

Source : ATMO, 2024

Il peut être constaté que le scénario avec restriction ZFE-m permet de réduire les émissions de PM_{10} sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de PM_{10} 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 PM_{10} 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 %



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

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

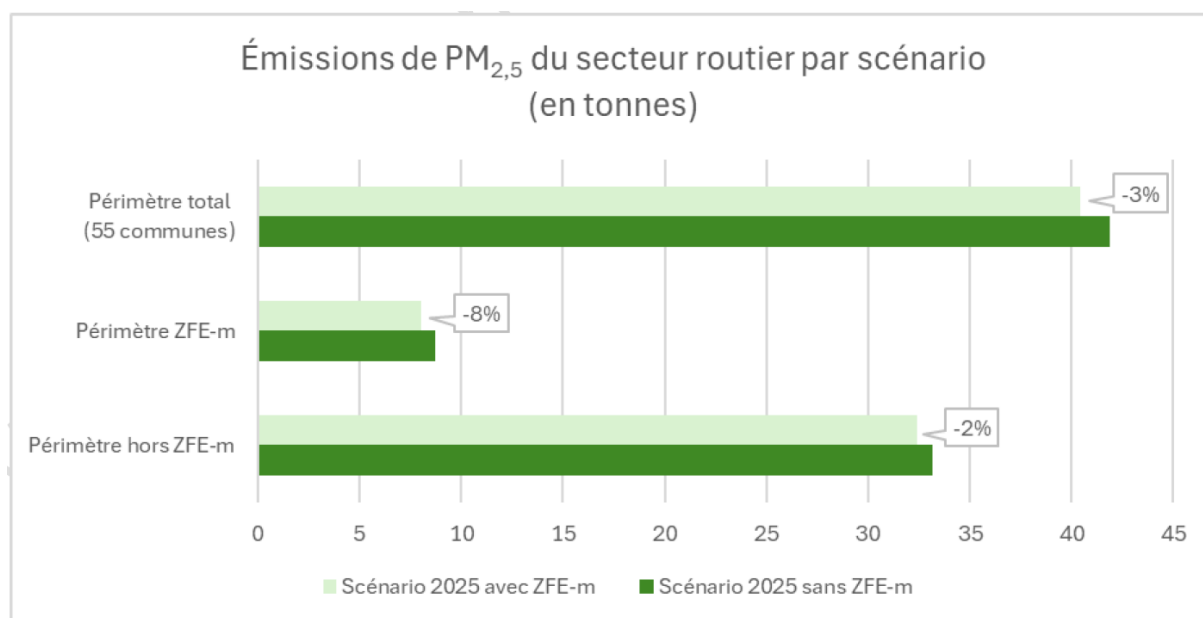


Figure 19 : Représentation des émissions de PM_{2,5} du secteur routier par scénario et zone d'études

Source : ATMO, 2024

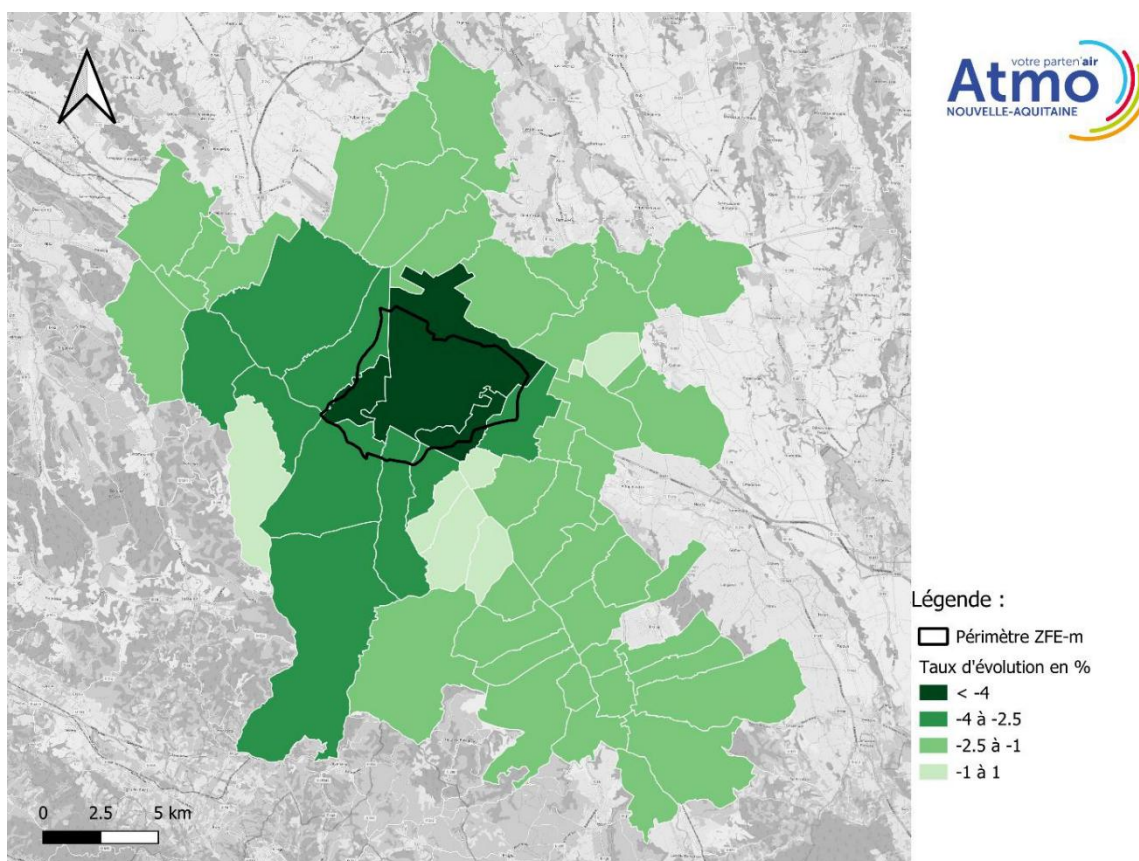
Le scénario avec ZFE-m permet de réduire les émissions de PM_{2,5} sur l'ensemble des zones étudiées. Le tableau suivant présente les émissions de PM_{2,5} par scénario et zone d'étude.

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

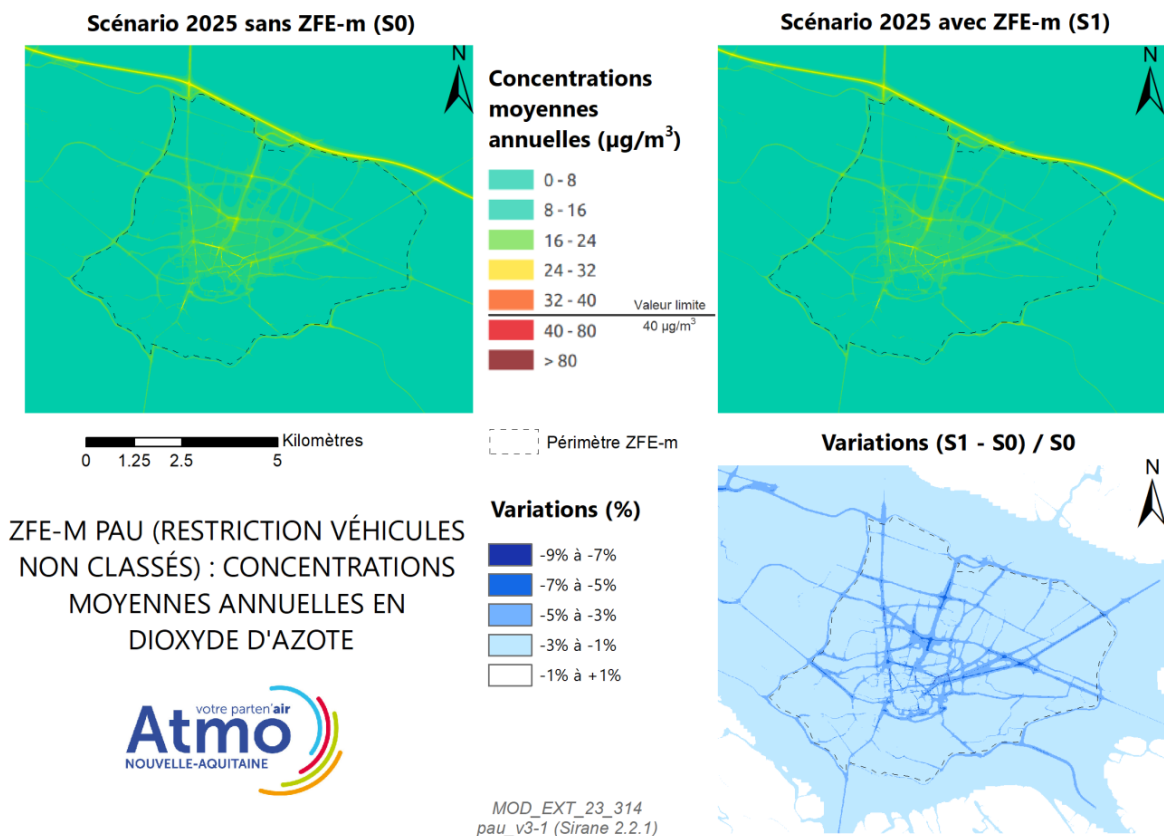
Comme pour les PM₁₀ et pour les NO_x, les communes concernées par le périmètre de la ZFE-m regroupent les bénéfices les plus importants sur les émissions de PM_{2,5}.

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.

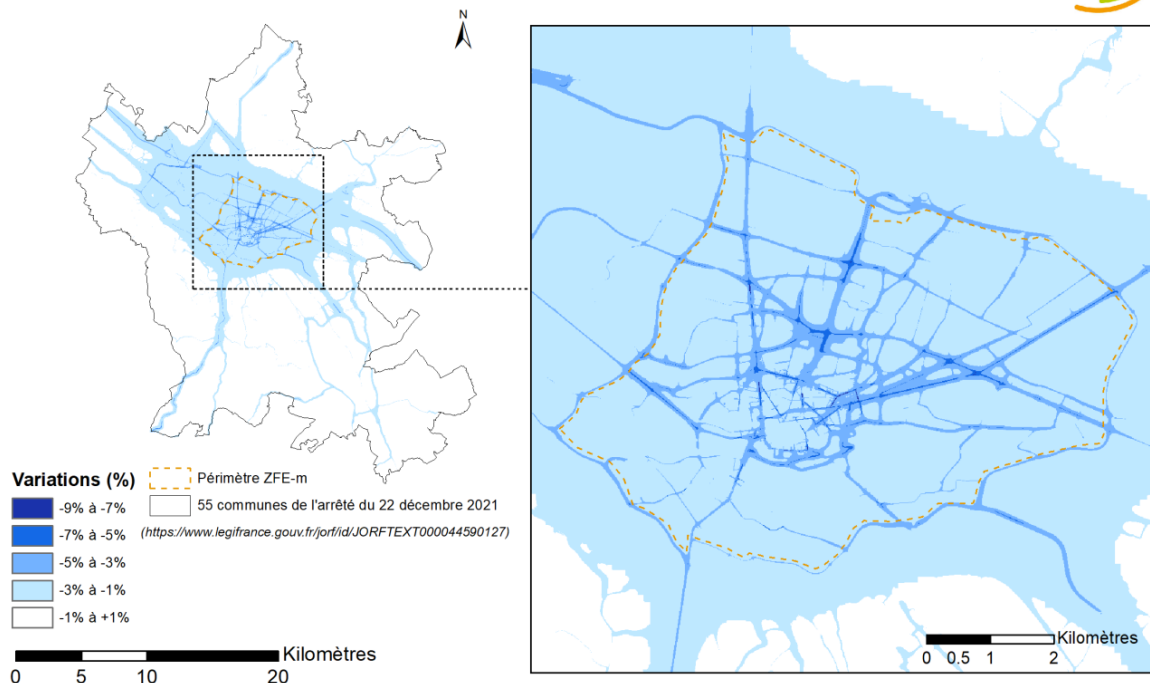


Source : ATMO, 2024

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

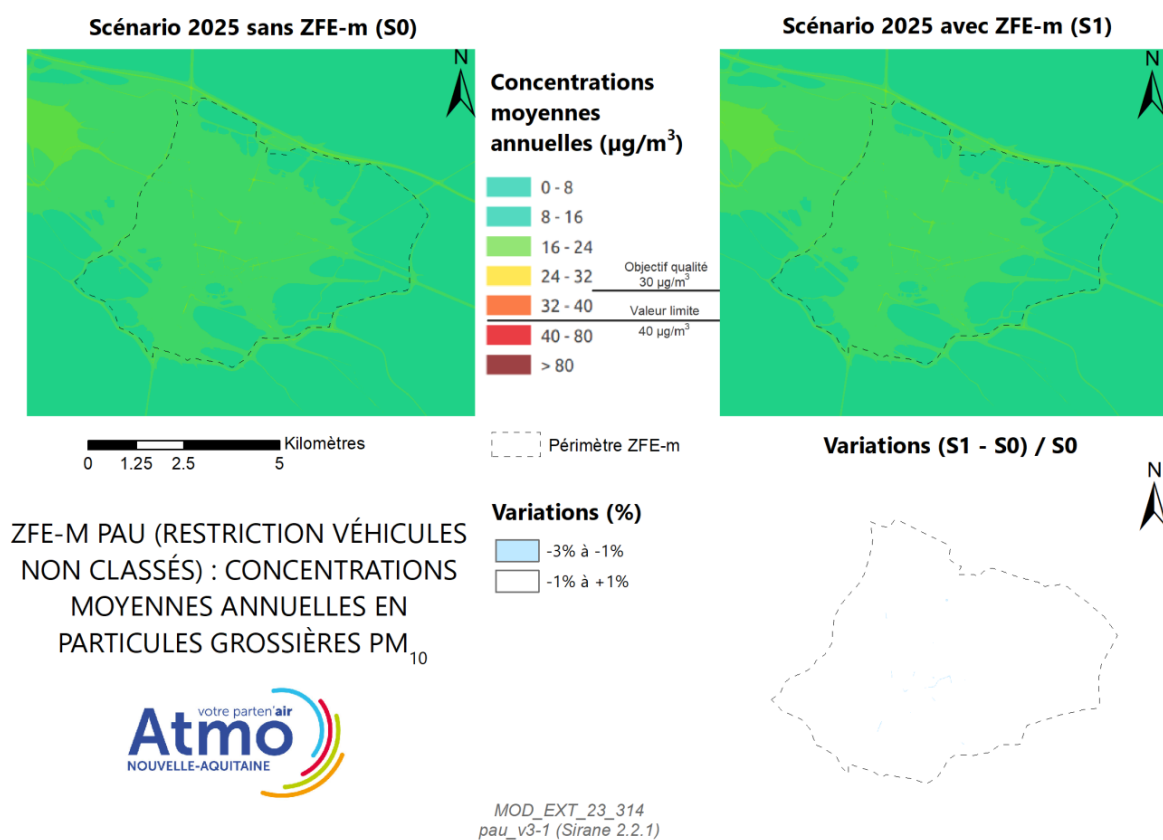
Scénario	Concentrations moyennes annuelles en NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			Variation moyenne* par rapport au scénario sans ZFE-m
	Minimum	Moyenne	Maximum	
2025 sans ZFE-m	6,4	9,0	32,2	-
2025 avec ZFE-m	6,3	8,8	30,4	-2,2 %
Valeur limite en vigueur	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			
Valeur limite à horizon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

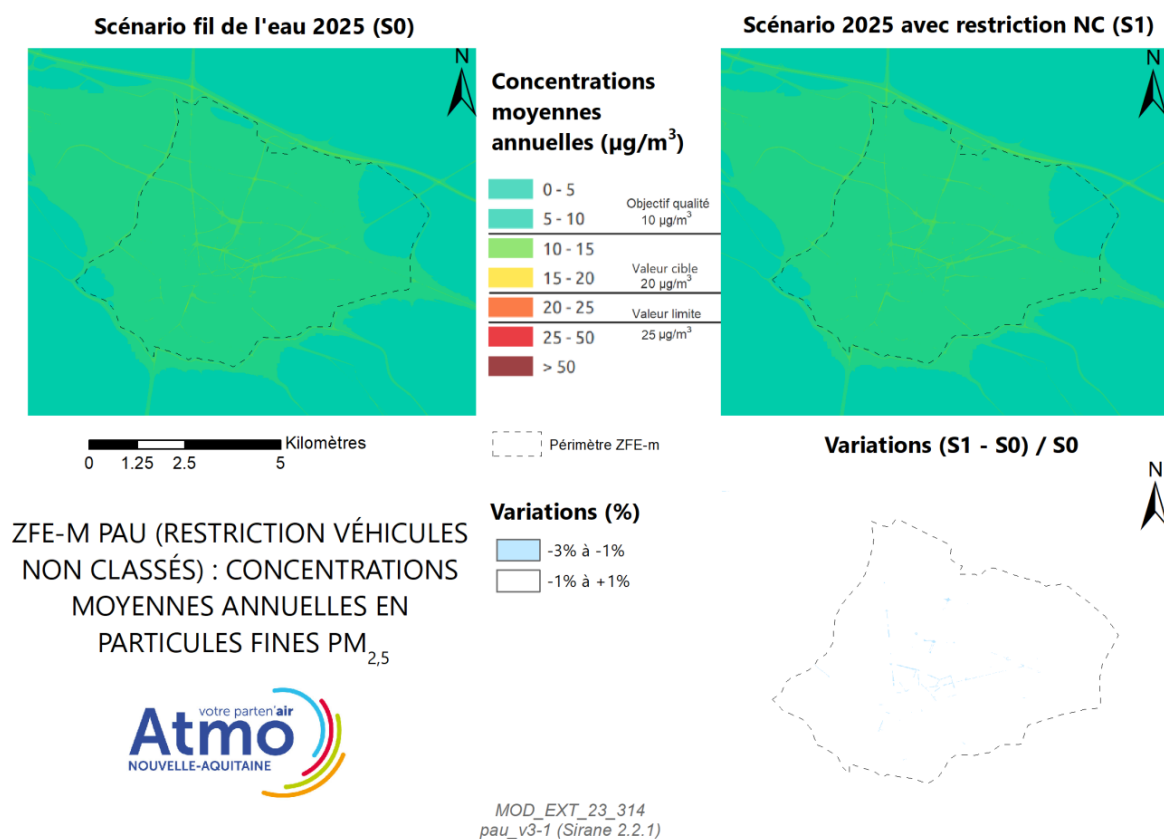
Scénario	Concentrations moyennes annuelles en PM ₁₀ (µg/m ³)			Variation moyenne* par rapport au scénario sans ZFE-m
	Minimum	Moyenne	Maximum	
2025 sans ZFE-m	10,3	11,3	18,5	-
2025 avec ZFE-m	10,3	11,3	18,3	~0 %
Valeur limite en vigueur	40 µg/m ³			
Valeur limite à horizon 2030	20 µg/m ³			
Valeur guide 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 du 15 octobre au 15 novembre 2024

Elle a permis de recueillir les retours du public sur les conditions de mise en œuvre du projet. Des permanences physiques ont eu 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

Des avis ont été recueillis sur le formulaire en ligne du 15 octobre au 15 novembre 2024, disponible sur www.pau.fr. Le projet d'arrêté et l'étude étaient consultables sur le site internet www.pau.fr pendant la même période afin de permettre au public de formuler ses observations et propositions.

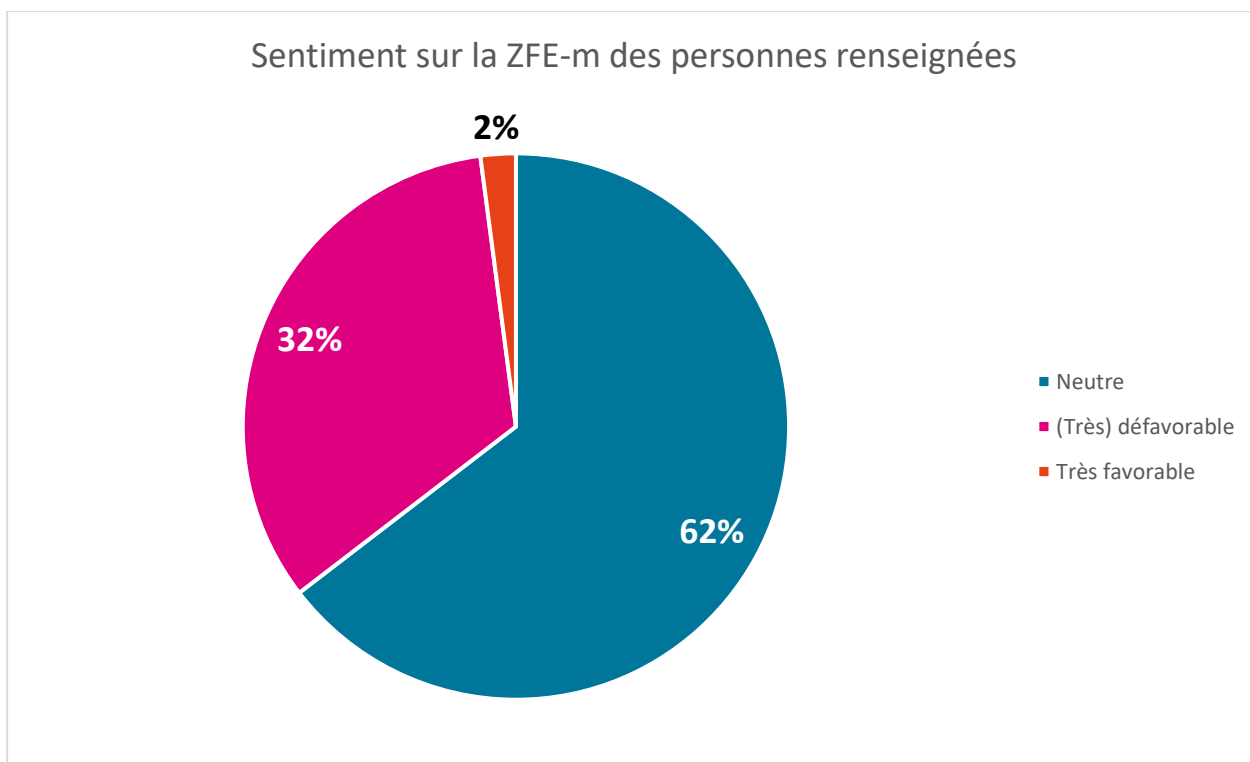
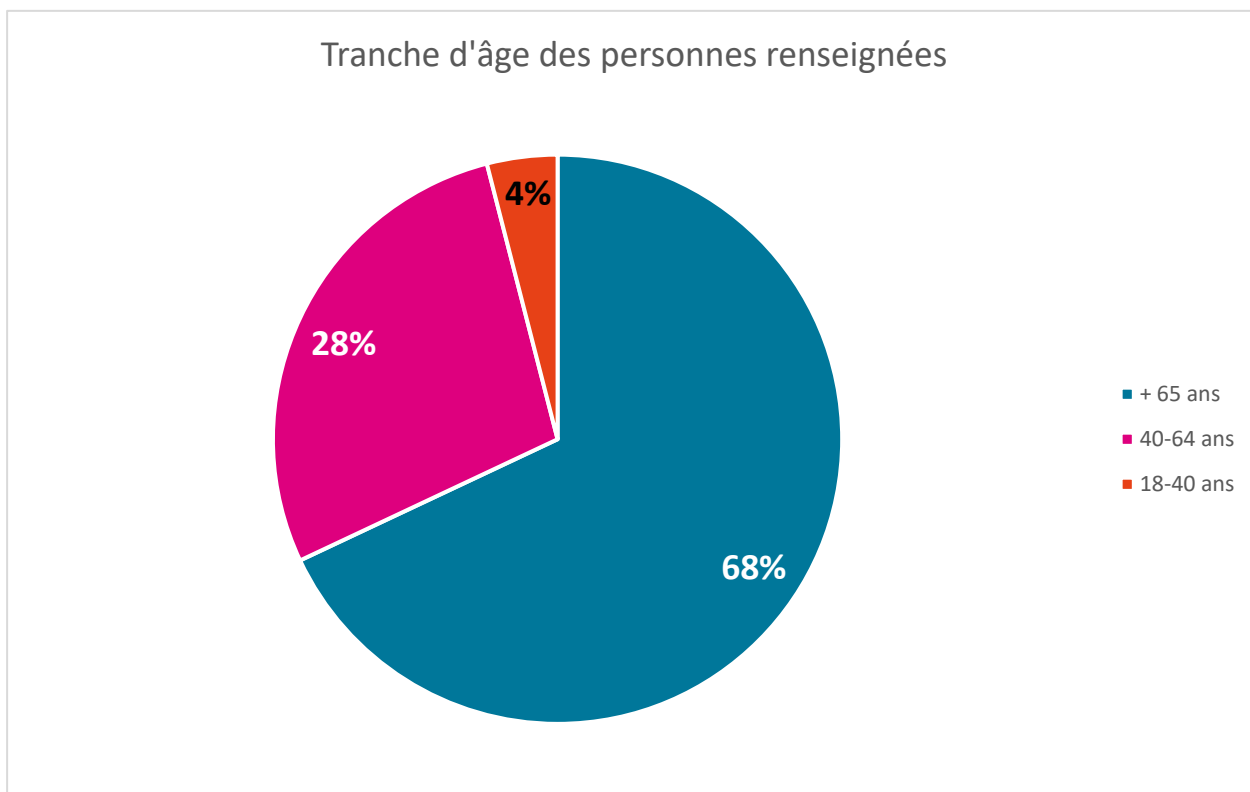
Les modalités de consultation ont fait l'objet d'une insertion dans la presse locale.

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

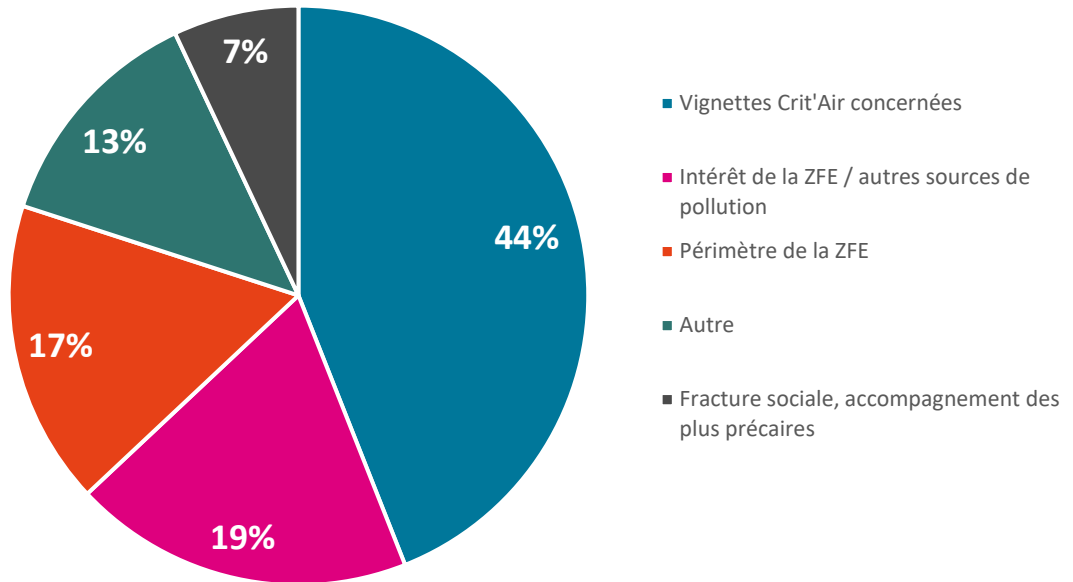
Liste des PPA consultées : gestionnaires de voirie (communes, Département, Etat), communes limitrophes, chambres consulaires, autorités organisatrices des mobilités.

B. Les enseignements

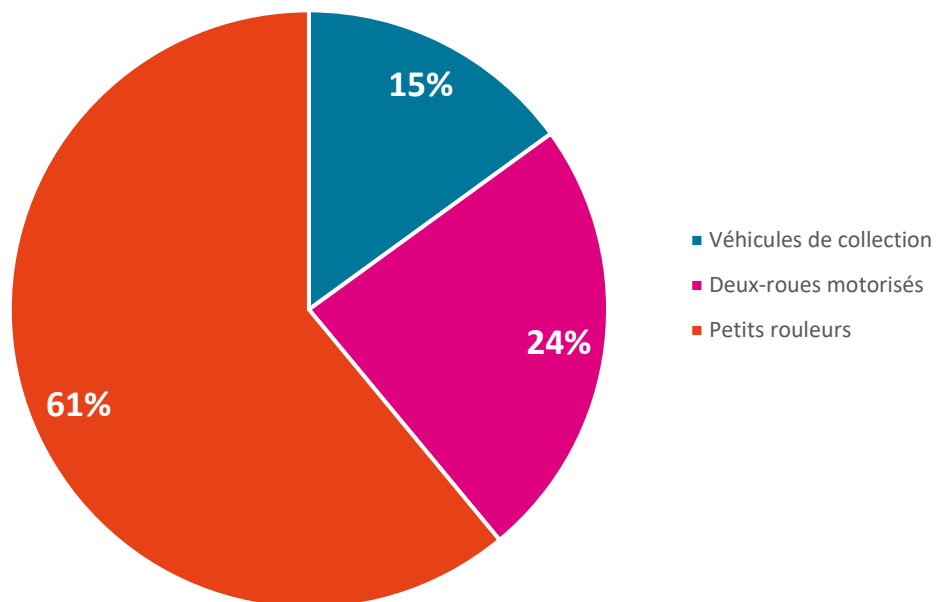
a. Profil des enquêtés et types de demandes formulées



Principaux sujets abordés



Principales dérogations évoquées



b. Les principales questions et les réponses apportées

Les deux-roues motorisés (16 contributions)

Principales remarques : les deux-roues motorisés sont plus légers que les quatre roues motorisées, donc ils émettent moins de polluants (les normes Euro 4 et 5 ont beaucoup progressé). Ils utilisent moins d'espace sur la chaussée en circulation et en stationnement. Ils contribuent à fluidifier le trafic. D'autres agglomérations permettent la circulation de tous les deux-roues motorisés, quel que soit leur classement Crit'air. La FFMC s'engage pour une pratique responsable du deux-roues motorisé, notamment concernant le respect des normes d'émissions sonores (une contribution demande plus de contrôle sur le bruit des 2RM). Les deux-roues motorisés permettent un accès direct aux destinations, une flexibilité des horaires, sont une alternative aux transports en commun peu fréquents.

Réponse apportée : les deux-roues motorisés peuvent stationner dans les parkings-relais de l'agglomération quel que soit leur catégorie Crit'air. Le réseau de transports en commun permet de rejoindre ensuite le centre-ville de Pau (notamment Fébus, T1, T2, T3 et T4 pour les lignes les plus fréquentes), (*lire page 34 et page 37*). Même si les deux-roues motorisés polluent moins que les quatre roues motorisés, ils polluent davantage que les bus, les vélos et les usagers de la marche. Or, la politique de l'agglomération, par le biais de son Plan de Déplacements Urbains, vise l'augmentation de l'usage de la marche, du vélo et du bus, dans un objectif de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie en ville. Par ailleurs, les deux-roues motorisés génèrent des nuisances sonores et des accidents, ce qui pénalise la qualité de vie en ville, et ne permet pas aux usagers des modes doux (marche et vélo) d'évoluer de façon sécurisée et apaisée dans la ville.

Démarche pour obtenir la vignette (13 contributions)

Principales remarques : les contributeurs se questionnent sur l'obtention de la vignette Crit'air. Certains contributeurs expriment leur difficulté dans l'utilisation du numérique pour les démarches administratives, notamment pour les personnes âgées et déplorent qu'il n'y ait pas d'alternative.

Réponse apportée : la demande de vignette se fait par internet via le site : <https://www.certificat-air.gouv.fr>. Elle peut également se faire par voie postale : Service de délivrance des Certificats Qualité de l'Air BP 50637 59506 Douai Cedex. Le paiement se fait uniquement par chèque, à l'ordre de « Imprimerie Nationale SA ». Le formulaire ci-joint doit être imprimé. https://www.certificat-air.gouv.fr/files/CQA_Formulaire_demande_courrier.pdf

Les dérogations (12 contributions)

Principale remarque : des contributeurs demandent quel type de dérogation peut s'appliquer à leurs véhicules et quelle sont les démarches à entreprendre.

Réponse apportée : les principales dérogations demandées concernent le Pass ZFE-m (petits rouleurs - de 10 000 kms par an et le Pass 52 jours) et les véhicules de collection, (*lire page 6*). Les démarches pour faire les demandes seront expliquées sur le site internet de l'agglomération www.pau.fr à partir du 1er janvier.

Question sociale (11 contributions)

Principales remarques : les contributeurs expriment une inquiétude pour les ménages modestes qui n'ont pas les moyens financiers de changer de véhicule. Sur la question territoriale, ils évoquent une discrimination entre les ménages vivant en centre-ville et ayant des alternatives à la voiture, et les ménages vivant dans le périurbain (en partie pour des raisons économiques). Sont évoquées des agglomérations qui ont rétro-pédalé concernant les mesures suite à la concertation.

Réponse apportée : les restrictions de circulations choisies par l'agglomération concernent les véhicules non classés, ce qui correspond à l'obligation légale minimum imposée par l'Etat. Cela représente les véhicules datant d'avant décembre 1996 pour les véhicules de tourisme, et avant le 30 septembre 1997 pour les véhicules utilitaires légers. Cela correspond à 3 % des véhicules de l'aire urbaine de Pau. Des aides et primes sont mises en place au niveau national et régional afin d'accompagner les ménages rentrant dans ces critères (*à lire pages 38 et 39*). Des dérogations sont possibles, notamment pour les petits rouleurs (- de 10 000 kms par an, moins de 52 jours par an), (*lire page 6*). Les accès aux trois Parking-relais de l'agglomération sont possibles pour toutes les catégories de véhicules (*lire page 34 et page 37*).

La qualité de l'air (8 contributions)

Principales remarques : les mesures de qualité de l'air de l'agglomération paloise montrent un bon niveau de qualité de l'air. Il serait intéressant de prendre en compte les autres sources de pollution, comme l'industrie ou l'écobuage. Certains contributeurs mettent en question le bien-fondé de la mesure étant donné que l'air est de bonne qualité. Il est également évoqué l'inefficacité de la mesure de la ZFE-m pour enrayer la pollution.

Réponse apportée : la ZFE-m s'inscrit dans des politiques publiques plus globales qui participent aussi à l'amélioration de la qualité de l'air : le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET), (*lire pages 27 à 30*).

Renseignements sur les catégories Crit'air (6 contributions)

Principales remarques : les contributeurs ne savaient pas à quelle catégorie Crit'air appartenait leur véhicule. Et s'il y avait obligation d'avoir une vignette même si le véhicule appartenait à la catégorie des crit'air autorisés.

Réponse apportée : le tableau récapitulatif des catégories Crit'air par type de véhicule (*lire page 4*) du présent document. Tous les véhicules doivent avoir une vignette apposée sur leur véhicule dès lors qu'ils entrent dans le périmètre de restriction, afin de faciliter les opérations de contrôle.

Désertion du centre-ville de Pau (5 contributions)

Principales remarques : les contributeurs expriment leur inquiétude quant à une possible désertion du centre-ville par les habitants et visiteurs, qui pourrait mettre en difficulté l'activité des commerces de proximité.

Réponse apportée : l'accès aux parking-relais de l'agglomération est autorisé à toutes les catégories de véhicules. Des bus à fréquence élevée desservent le centre-ville depuis ces parkings (*lire page 34 et page 37*).

Réseau de transports en commun (4 contributions)

Principales remarques : le réseau de transport en commun est insatisfaisant, les zones périphériques du périmètre de la ZFE-m sont moins bien dotées (notamment sud de Pau-Jurançon) et il n'y a pas de parking-relais. Il serait plus judicieux de mettre en place des alternatives avant les contraintes.

Réponse apportée : Le réseau de transports en commun se développe depuis plusieurs années. Une ligne de bus à haut niveau de service Fébus, quatre lignes à haute fréquence (T1, T2, T3, T4) et un réseau de proximité. Des parkings-relais permettent l'accès aux véhicules de toutes les catégories (*lire page 34 et page 37*). Le site internet d'Idelis présente les plans du réseau et dispose d'un calculateur d'itinéraires www.idelis.fr

C. Les avis des personnes publiques associées (PPA)

	Avis formulé
Gestionnaires de voirie :	
Département 64	Favorable de fait
Etat	Favorable de fait
DDTM	Favorable de fait
AOM :	
Région	Favorable de fait
Syndicat PBPM	déc-24
Chambres consulaires :	
Chambre de commerce et d'industrie (CCI)	Favorable de fait
Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA)	Favorable de fait
Chambre d'agriculture	Favorable de fait
Communes limitrophes :	
Montardon	Favorable de fait
Serres-Castet	déc-24
Lescar	déc-24
Laroin	déc-24
Saint-Faust	Favorable de fait
Gan	Négatif dec 24
Bosdarros	déc-24
Uzos	Négatif dec 24
Aressy	déc-24
Meillon	Favorable de fait
Lée	déc-24
Sendets	déc-24
Morlaàs	janv-25
Buros	déc-24

X. Annexes

- Délibération Etude et consultation ZFE-m CAPBP
- Arrêté de circulation ZFE-m Billère
- Arrêté de circulation ZFE-m Bizanos
- Arrêté de circulation ZFE-m Gelos
- Arrêté de circulation ZFE-m Idron
- Arrêté de circulation ZFE-m Jurançon
- Arrêté de circulation ZFE-m Lons
- Arrêté de circulation ZFE-m Mazères-Lezons
- Arrêté de circulation ZFE-m Pau
- Ensemble des remarques de la concertation publique

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
Envoi préfecture le 02/10/2024
Retour préfecture le 02/10/2024
Publié le 02/10/2024
Acte certifié exécutoire



**Extrait du Registre des Délibérations
CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du jeudi 26 septembre 2024**

Date de la convocation : vendredi 20 septembre 2024

Nombre de conseillers en exercice : 85

Étaient présents :

M. François BAYROU, M. Nicolas PATRIARCHE, Mme Valérie REVEL, Mme Marie-Claire NE, M. Michel BERNOS, M. Francis PEES, M. Jean-Louis CALDERONI, M. Claude FERRATO, M. Patrick BURON, M. Jean-Marc DENAX, M. Philippe FAURE, M. André NAHON, M. Jean-Marc PEDEBEARN, M. Didier RIVIERE, Mme Marie-Hélène JOUANINE, M. Victor DUDRET, M. Jean-Pierre LANNES, M. Bernard MARQUE, M. Pierre SOLER, M. Eric CASTET, M. Patrick ROUSSELET, M. Christophe PANDO, Mme Martine BIGNALET, Mme Corinne HAU, Mme Martine RODRIGUEZ, M. Arnaud JACOTTIN, M. Jean-Louis PERES, M. Mohamed AMARA, M. Alain VAUJANY, Mme Patricia WOLFS, Mme Josy POUEYTO, M. Jean LACOSTE (présent du n°1 au n°21), M. Régis LAURAND, M. Eric SAUBATTE, Mme Véronique LIPSOS-SALLENAVE, M. Michel CAPERAN, M. Kenny BERTONAZZI, Mme Béatrice JOUHANDEAUX, Mme Lise ARRICASTRE, M. Gilbert DANAN, Mme Françoise MARTEEL, M. Pascal GIRAUD, Mme Marie-Laure MESTELAN, M. Sébastien AYERDI, Mme Pauline ROY LAHORE, Mme Catherine LOUVET-GIENDA, M. Jean-Loup FRICKER, M. Jérôme MARBOT, M. Jean-François BLANCO, Mme Emmanuelle CAMELOT, Mme Fabienne CARA, Mme Natalie FRANCO, M. Julien OCHEM, Mme Vanessa HORROD, M. Jean-Marc ARBERET, Mme Karine RODRIGUEZ, M. Eric BOURDET, M. Jean-Michel BALEIX, Mme Roselyne JANVIER, M. Fabien CERESUELA, Mme Brigitte COUSTET, Mme Janine DUFAU POUQUET, Mme Corinne TISNERAT, M. Laurent JUBIER, M. Frédérick MAZODIER

Étai(en)t représenté(e)s :

Mme Monique SEMAVOINE (pouvoir à M. François BAYROU), Mme Christelle BONNEMASON CARRERE (pouvoir à M. Mohamed AMARA), Mme Néjia BOUCHANNAFA (pouvoir à Mme Marie-Laure MESTELAN), Mme Nathalie BOUDER (pouvoir à M. André NAHON), M. Jean-Claude BOURIAT (pouvoir à Mme Marie-Claire NE), M. Raymond CHAGOT (pouvoir à Mme Karine RODRIGUEZ), M. Thibault CHENEVIÈRE (pouvoir à M. Gilbert DANAN), Mme Stéphanie DUMAS (pouvoir à Mme Françoise MARTEEL), Mme Sylvie GIBERGUES (pouvoir à M. Jérôme MARBOT), Mme Julie JOANIN (pouvoir à M. Régis LAURAND), Mme Clarisse JOHNSON LE LOHER (pouvoir à M. Jean-Louis PERES), M. Didier LARRIEU (pouvoir à M. Jean-Marc DENAX), M. Jacques LOCATELLI (pouvoir à M. Philippe FAURE), Mme Véronique MATHIEU LESCLAUX (pouvoir à M. Arnaud JACOTTIN), M. Pascal MORA (pouvoir à M. Jean-Louis CALDERONI), Mme Marie MOULINIER (pouvoir à M. Kenny BERTONAZZI), M. Alexandre PEREZ (pouvoir à Mme Patricia WOLFS), M. Gilles TESSON (pouvoir à M. Pierre SOLER), M. Jean LACOSTE (pouvoir à M. Sébastien AYERDI du n°22 au n°49)

Étai(en)t excusé(es) :

M. Patrice BARTOLOMEO, M. Jérôme RIBETTE

Secrétaire de séance : Madame Lise ARRICASTRE

N° 25 Organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public dans le cadre de la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE-m)

Rapporteur : M. Nicolas PATRIARCHE

Mesdames, Messieurs

La ZFE-m est un dispositif destiné à faire baisser les émissions de polluants atmosphériques, en limitant la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini.

L'agglomération paloise présente globalement une qualité de l'air satisfaisante.

1. Contexte et réglementation

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain.

L'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public.

La création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code général des collectivités territoriales.

Concernant la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, les maires des communes membres n'ont pas souhaité transférer au président de l'EPCI leurs prérogatives en matière de ZFE-m. Il appartiendra donc aux maires des communes comprises dans le périmètre de la zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer.

Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine, doit être mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement.

Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

Les maires des communes concernées ont ainsi confié à la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, par arrêté, l'organisation de l'étude et de la consultation du public préalables à la création d'une zone à faibles émissions mobilité.

2. Etude réglementaire

L'étude doit présenter l'objet des mesures de restriction, justifier leur nécessité et exposer les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

L'étude doit notamment comporter un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

- 1° De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;
- 2° Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- 3° De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;
- 4° Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

A noter que lorsque l'étude réglementaire est menée sur un territoire composé de plusieurs communes, les données qui peuvent être présentées de façon globale sur l'ensemble du territoire doivent ensuite être déclinées à l'échelle du périmètre de la commune de manière à bien appréhender la situation locale de la qualité de l'air de façon à justifier la nécessité ou non des mesures de restriction envisagées.

Cette étude est confiée à la fédération nationale des associations de surveillance de la qualité de l'air, ATMO Nouvelle-Aquitaine. Les études menées par ATMO sur les ZFE sont essentielles pour fournir une base scientifique solide à la mise en œuvre et à l'évaluation des zones à faibles émissions. Elles permettent de mesurer les impacts réels sur la qualité de l'air, d'identifier les sources de pollution et de proposer des scénarios efficaces pour améliorer la santé publique et l'environnement.

Les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m seront définies au regard des conclusions de l'étude réglementaire.

Quelques grandes lignes du dispositif sont déjà envisagées à la suite des ateliers de concertation et aux rencontres bilatérales avec les maires des communes concernées par le périmètre de restrictions final :

- Le périmètre intra-rocade semble le plus pertinent pour protéger les populations exposées au regard des volumes de trafic, tout en définissant une barrière physique claire pour les automobilistes ;
- Les véhicules non-classés seront les seuls véhicules exclus de la circulation, du lundi au vendredi. Différentes dérogations seront néanmoins étudiées et proposées aux administrés.

3. Modalités de consultation du public

Des permanences physiques auront 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 pourront 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 seront 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 ci-dessus feront l'objet d'une insertion dans la presse locale.

Après avis de la conférence Voirie - Mobilités - Grands travaux - Urbanisme - Habitat du 11 septembre 2024 et avis de la conférence Finances - Administration Générale du 19 septembre 2024, il vous appartient de bien vouloir :

1. Accepter que l'étude réglementaire et la consultation du public préalables à la création d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) soient portées par la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées dans les conditions et selon les modalités définies ci-dessus ;

2. Autoriser Monsieur le Président à signer tout document afférent à l'étude réglementaire ainsi qu'aux modalités de consultation du public.

12 abstentions

Conclusions adoptées

suivent les signatures,

pour extrait conforme,

Le Président
François BAYROU

b. Arrêté de circulation ZFE-m Billère



Envoyé en préfecture le 17/01/2025
Reçu en préfecture le 17/01/2025
Publié le
ID : 064-216401299-20250117-25PER001-AR



Arrêté portant sur la création d'une zone à faibles émissions

25.PER.001

Le Maire de la commune de BILLERE,

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4- 1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1^{er} février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situés sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;

Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situés sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

Article 1 – Instauration et durée de la ZFE-m

Le présent arrêté annule l'arrêté 24.PER.028 en date du 30 Décembre 2024 relatif à la création d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Une ZFE-m, au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique

Concernant la commune de Billère, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Jurançon au sud, Pau à l'est, Lons et la D834 à l'ouest, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

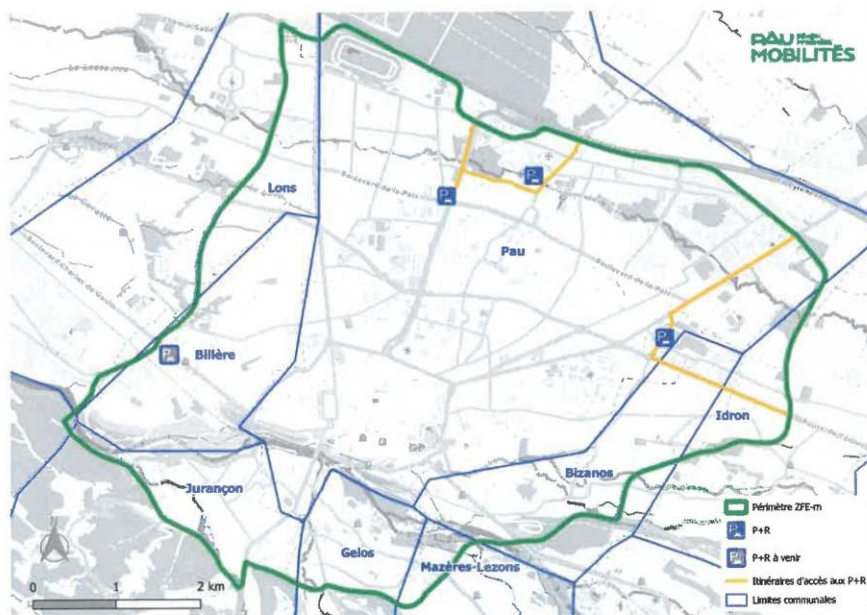
Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d'application

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;

- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'usager ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

Envoyé en préfecture le 17/01/2025
Reçu en préfecture le 17/01/2025
Publié le
ID : 064-216401299-20250117-25PER001-AR



La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

Article 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 – Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation sera notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à BILLERE, le 17 Janvier 2025

Le Maire,

Arnaud JACOTTIN



Envoyé en préfecture le 16/01/2025
Reçu en préfecture le 16/01/2025
Publié le 
ID : 064-216401323-20250116-DEC2025_02-AU

Arrêté PM/AP n° 2025-02

Création d'une zone à faibles émissions

Le Maire de la Commune de Bizanos

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;
100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;
Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;
Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

L'Arrêté PM-STM n° 2024-127 est rapporté

Article 1 – Instauration et durée de la ZFE-m

Le présent arrêté annule l'arrêté du 31 décembre 2024 relatif à la création d'une ZFE-m. Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années, à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique

Concernant la commune de Bizanos, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Pau au nord et à l'ouest, Mazères-Lezons au sud, Idron et la D802 à l'est, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

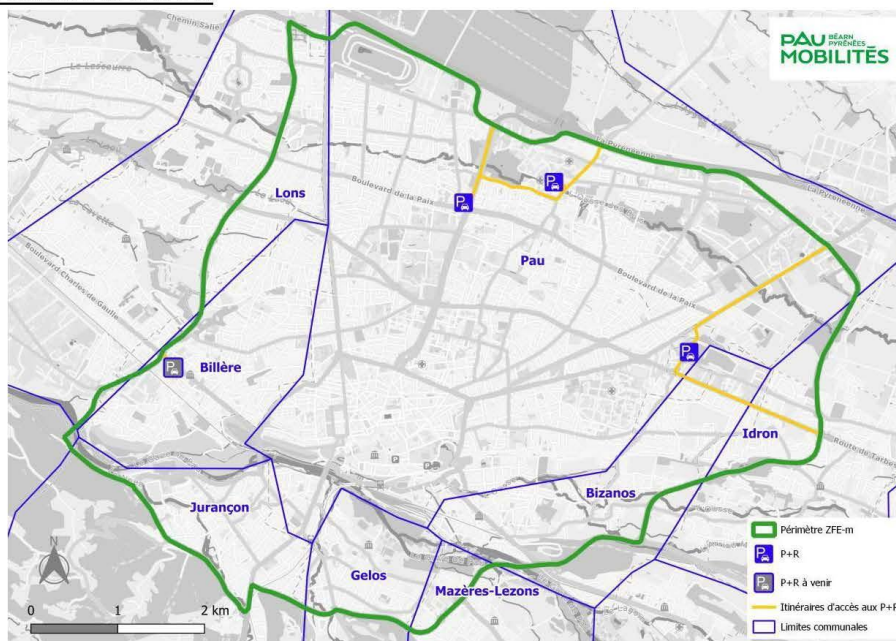
Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d'application

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement

pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ; • Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;

- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'usager ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

Article 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par

Envoyé en préfecture le 16/01/2025
Reçu en préfecture le 16/01/2025
Publié le
ID : 054-216401323-20250116-0-BC-2025_02-AU

courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 - Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à bizanos le 16 janvier 2025

Le Maire,
Jean-Louis CALDERONI



d. Arrêté de circulation ZFE-m Gelos



ARRÊTÉ DE CIRCULATION
Création d'une zone à faibles émissions

AM 01-2025-011

Le Maire de GELOS,

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4- 1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;

Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

Article 1 – Instauration et durée de la ZFE-m

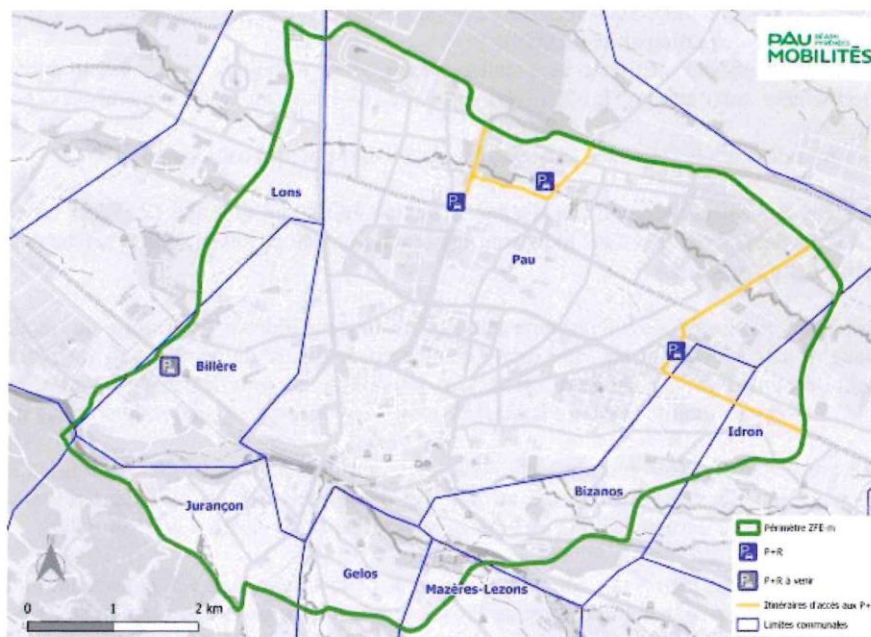
Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années à compter à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique : Concernant la commune de Gelos, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Jurançon à l'ouest, Mazères-Lezons à l'est, Pau au nord et la D802 au sud, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur. Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit’Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l’ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- Véhicules particuliers (VP) : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- Véhicules utilitaires légers (VUL) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l’article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l’article R311-1 du code de la route) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit’air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d’application

La circulation des véhicules visés à l’article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l’article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L’interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s’applique pas aux catégories listées à l’article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d’intérêt général au sens de l’article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l’article L. 241-3 du code de l’action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l’article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l’article L. 224-8-2 du code de l’environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l’environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles.

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l’adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d’immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l’instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'usager ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions.

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

Article 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 - Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à GELOS, le 17 janvier 2025

Le Maire,

P. MORA
64110

- e. Arrêté de circulation ZFE-m
Idron



Arrêté du Maire de la commune d'Idron

Création d'une zone à faibles émissions

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;

Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

Article 1 – Instauration et durée de la ZFE-m

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique

Concernant la commune d'Idron, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Pau et Bizanos à l'ouest, Pau au nord, la D802 et la D817 à l'est, à l'exception des bretelles,

échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

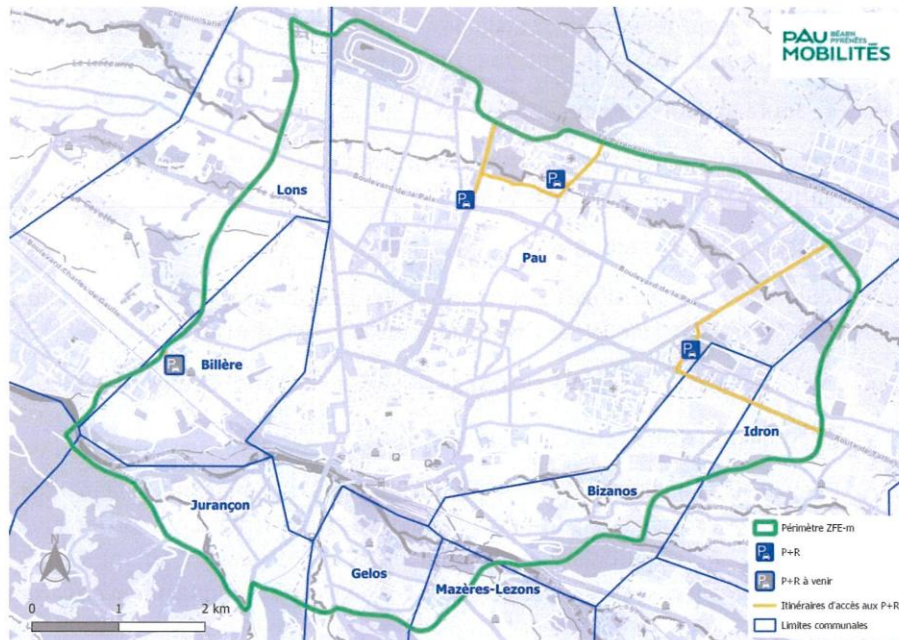
Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon ;
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros ;
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel ;
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne.

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d'application

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;

- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'utilisateur ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours ;
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an ;
- 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 ;
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

Article 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 [Pau](#) Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 - Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à Idron, le 14 janvier 2025,



André NAHON,

Maire de la Commune d'Idron.



ARRÊTÉ DU MAIRE
Portant sur
LA CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS

Le Maire,

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;
Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;
Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;
Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;
Vu le décret n° 2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;
Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;
Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;
Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;
Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;
Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;
Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;
Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;
Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

ARRÊTÉ n° 2025-02

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 - INSTAURATION ET DUREE DE LA ZFE-M

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années, à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 2 - PERIMETRE GEOGRAPHIQUE

Concernant la commune de Jurançon, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Gelos à l'est, Pau et Billère au nord et la D802 au sud, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



ARTICLE 3 - CATEGORIES DE VEHICULES CONCERNES

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

ARRÊTÉ n° 2025-02

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

ARTICLE 4 - JOURS ET HEURES D'APPLICATION

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

ARTICLE 5 - DEROGATIONS NATIONALES

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

ARTICLE 6 - PROCEDURE ET MOTIFS DE DELIVRANCE ET DE RETRAIT DES DEROGATIONS INDIVIDUELLES

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'utilisateur ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours

ARRÊTÉ n° 2025-02

- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

ARTICLE 7 - MODALITES DE CONTROLE ET SANCTION DES INFRACTIONS

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

ARTICLE 8 - VOIES ET DELAIS DE RECOURS

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 9 - EXECUTION DE L'ARRETE

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à Jurançon le 14 janvier 2025
Monsieur le Maire,
Michel BERNOS




page 5 de 5

g. Arrêté de circulation ZFE-m
Lons

Envoyé en préfecture le 17/01/2025
Reçu en préfecture le 17/01/2025
Publié le
ID : 064-216403486-20250117-14_25_AJ-AU



Arrêté n° 14/25/AJ

Création d'une zone à faibles émissions

Maire de la Commune de Lons

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1^{er} février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;

Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

Article 1 – Retrait du précédent arrêt - Instauration et durée de la ZFE-m

Le présent arrêté retire et remplace l'arrêté n° 318/24/AJ du 27 décembre 2024 relatif à la création d'une ZFE-m.

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années, à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique

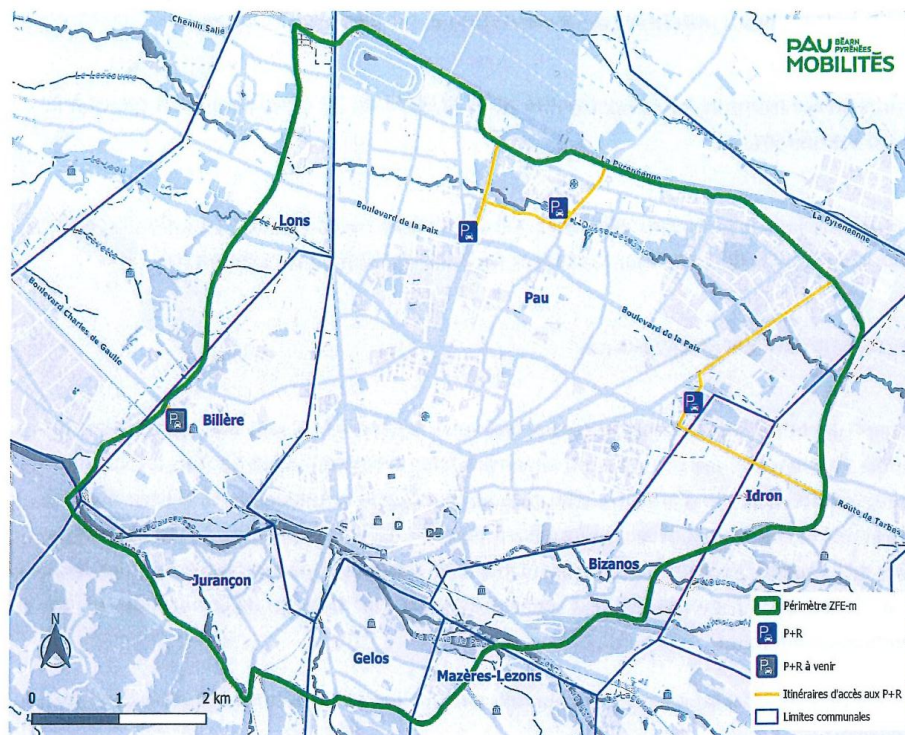
Concernant la commune de Lons, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Billère au sud, Pau à l'est, la D834 à l'ouest et la D817 au nord (Avenue de l'hippodrome), à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur. Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de**

l'article R311-1 du code de la route) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d'application

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'usager ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 – Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à LONS, le 17 janvier 2025

Le Maire de la Commune de Lons,


Nicolas PATRIARCHE

h. Arrêté de circulation ZFE-m Mazères-
Lezons



ARRÊTÉ 5/2025 : CRÉATION D'UNE ZONE A FAIBLES ÉMISSIONS

Le Maire de la commune de Mazères-Lezons ;

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;

Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-99 du 1^{er} février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;

Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;

Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;

Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;

Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;

Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;

Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRETE

Article 1 – Instauration et durée de la ZFE-m

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années, à compter de la publication du présent arrêté.

Article 2 - Périmètre géographique

Concernant la commune de Mazères-Lezons, le périmètre de la ZFE est le suivant : les restrictions de circulation s'appliquent sur les voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'intra-rocade avec les limites communales avec Gelos à l'ouest, Bizanos au nord et la D802 au sud, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

Ce périmètre est consultable sur le site de la commune et de l'agglomération pau.fr.

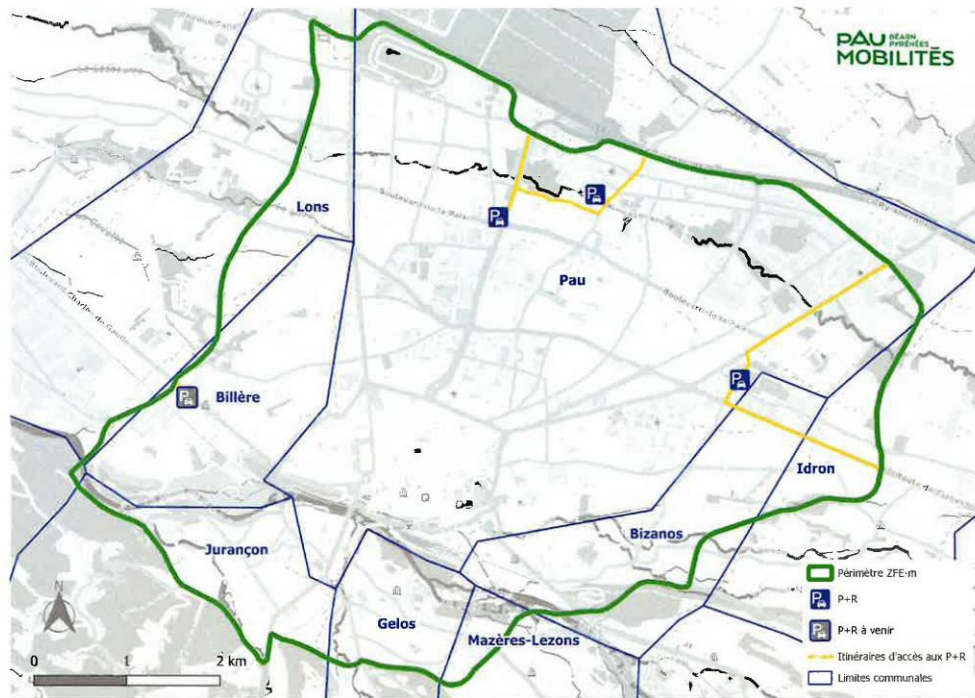
Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

Mairie de Mazères-Lezons - 30 avenue du Général de Gaulle - 64110 - Tél : 05 59 06 56 61
Fax : 05 59 35 05 64 - Courriel : mairie@mazerès-lezons.fr - site internet : www.mazerès-lezons.fr

Périmètre de la ZFE-m



Article 3 – Catégories de véhicules concernés

A compter de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- **Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur** : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- **Véhicules particuliers (VP)** : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- **Véhicules utilitaires légers (VUL)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- **Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route)** : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

Article 4 – Jours et heures d’application

La circulation des véhicules visés à l’article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l’article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

Article 5 - Dérogations nationales

L’interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s’applique pas aux catégories listées à l’article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d’intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Article 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l’adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d’immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l’instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L’usager ayant fait l’objet d’une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s’applique et sa durée de validité à disposition des forces de l’ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l’objet d’une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit’Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d’un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme “petit rouleur” pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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

- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

Article 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

Article 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noulibos - 50, Cours Lyautey - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 - Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera transmis au représentant de l'Etat dans le département, publié sur le site internet de la Commune ou sur papier et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Fait à Mazères-Lezons, le 15 janvier 2025

Le Maire,



Monique SÉMAVOINE



ARRÊTÉ N°AP-2025-0015

PORTANT CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS - MOBILITE

LE MAIRE DE LA VILLE DE PAU,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L.2122-19, L.2122-20, L. 2213-4-1, L. 2213-4-2, R. 2213-1-0-1 à D. 2213-1-0-5, et L. 5211-9-2 ;
Vu le Code de la route et notamment son article R. 411-19-1 ;
Vu le Code de l'environnement et notamment son article L. 123-19-1 ;
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;
Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;
Vu le décret n° 2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;
Vu le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;
Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route ;
Vu l'arrêté ministériel du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées du 26 septembre 2024 relative à l'organisation d'une étude réglementaire unique et d'une seule procédure de participation du public ;
Vu l'étude d'ATMO justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilités établie conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;
Vu l'arrêté municipal N° AP-2025-0005 en date du 17 janvier 2025 portant création d'une ZFE-m ;
Vu les avis des parties prenantes ainsi que les observations et propositions du public ;
Considérant que l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ;
Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, il est créé dans l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération une ZFE-m couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public ;
Considérant que la création d'une telle zone relève du président de l'EPCI sauf si les maires des communes membres se sont opposés au transfert de ce pouvoir de police dans les conditions de majorité définies à l'article L. 5211-9-2 du Code générale des collectivités territoriales ;
Considérant que les maires des communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées n'ont pas souhaité transférer au Président leurs prérogatives en matière de ZFE-m et qu'il appartient donc aux maires des communes membres comprises dans le périmètre de la future zone de prendre un arrêté en vue de l'instaurer ;
Considérant qu'il est créé une ZFE-m recouvrant le territoire de 8 communes membres de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Billère, Bizanos, Gelos, Idron, Jurançon, Lons, Mazères-Lezons et Pau) et englobant une population de 100 000 habitants ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er} – Instauration et durée de la ZFE-m

Le présent arrêté retire et remplace l'arrêté AP-2025-0005 du 17 janvier 2025 relatif à la création d'une ZFE-m.

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L. 2213-4-1 du CGCT, est créée pour une durée de 5 années à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 2 - Périmètre géographique

Le périmètre de la ZFE-m annexé au présent arrêté est délimité au Nord par le Boulevard Olof Palme, l'Avenue de l'Europe et la D817 au nord-est, à l'exception des bretelles, échangeurs et portions qui relient les axes

délimitant le périmètre avec les axes situés à l'extérieur.

En deçà de cette délimitation, les restrictions de circulation édictées ci-après s'appliquent sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique de la ville de Pau.

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes permettant d'accéder aux parkings relais :

- Parking Catherine de Bourbon : Allées Catherine de Bourbon
- Parking Cliniques : Allées Catherine de Bourbon, Boulevard Hauterive, Avenue de Buros
- Parking Stades : Route de Tarbes, Boulevard du Commandant René Mouchotte, Chemin de l'Aviation, Chemin Larribau, Avenue Alfred Nobel
- Parking Billère (à venir) : Route de Bayonne

Les restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les itinéraires de déviation qui sont mis en place par l'autorité de police de circulation en cas de travaux, événements particuliers ou situation de gestion de crise routière, lorsque le trafic routier circulant à l'extérieur du périmètre de la ZFE-m se retrouve dévié sur ces itinéraires, pendant la durée de l'évènement justifiant cette déviation.

ARTICLE 3 – Catégories de véhicules concernés

A partir de la publication du présent arrêté, tous les véhicules deux roues et quatre roues motorisés, possédant la vignette Crit'Air classés E, X, 1, 2, 3, 4 ou 5 seront autorisés à circuler sur l'ensemble du territoire.

Les véhicules soumis aux restrictions de circulation dans la ZFE-m sont définis comme suit :

- Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur : non classés, immatriculés avant le 31 mai 2000.
- Véhicules particuliers (VP) : non classés, immatriculés avant le 31 décembre 1996.
- Véhicules utilitaires légers (VUL) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 1997.
- Poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R3111-1 du code de la route), autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route) : non classés, immatriculés avant le 30 septembre 2001.

La Zone à Faibles Emissions mobilité vise uniquement les véhicules VP, VUL, PL et deux roues relevant des catégories M, N et L (article 311-1 du code de la route). Les véhicules et engins agricoles qui relèvent des catégories T (tracteur) ou C (chenille), non soumis à une vignette Crit'air, ne sont pas concernés par les restrictions.

ARTICLE 4 – Jours et heures d'application

La circulation des véhicules visés à l'article 3 est interdite dans le périmètre de la ZFE-m défini à l'article 2 du lundi au vendredi de 9h à 18h.

ARTICLE 5 - Dérogations nationales

L'interdiction aux véhicules de la ZFE-m ne s'applique pas aux catégories listées à l'article R. 2213-1-0-1 II du CGCT, rappelées à titre informatif ci-dessous :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « Stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- Les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement ;
- Les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans. Cette période est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

ARTICLE 6 - Procédure et motifs de délivrance et de retrait des dérogations individuelles

Conformément aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du CGCT, des dérogations individuelles aux mesures de restriction applicables dans la zone de faibles émissions peuvent également être accordées, sur demande motivée des intéressés, pour une durée ne pouvant excéder trois ans.

Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur le site internet pau.fr ou à retirer et déposer dans un guichet unique dont l'adresse sera précisée sur le site internet pau.fr. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée (liste disponible sur pau.fr).

L'utilisateur ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation tiendra le document justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité à disposition des forces de l'ordre en cas de contrôles.

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circuler inférieur ou égal à 52 jours par année civile – mise en place d'un Pass ZFE 52 jours
- Véhicule considéré comme "petit rouleur" pour les propriétaires de véhicules parcourant moins de 10 000 km par an
- 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
- 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.

La décision relative à la dérogation est susceptible de retrait dès lors que les conditions mises à son octroi ne sont plus remplies ou en cas de non-respect du dispositif de la dérogation.

ARTICLE 7 – Modalités de contrôle et sanction des infractions

Le respect des restrictions sera contrôlé par les forces de l'ordre. Les contrevenants s'exposeront à l'amende prévue à l'article R. 411-19-1 du Code de la route.

ARTICLE 8 – Voies et délais de recours

En application de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Pau, soit par courrier (Villa Noullobos - 50, Cours Lyauté - 64010 Pau Cedex), soit par voie dématérialisée sur le site internet telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 9 - Exécution de l'arrêté

Le présent arrêté sera publié sur le site internet de la Commune et une ampliation en sera ensuite notifiée au Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

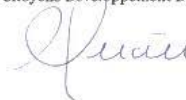
Monsieur le Directeur Général des Services, Monsieur le Commissaire Divisionnaire de Police et le service de Police Municipale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site internet de la commune.

Publié le : 28 janvier 2025

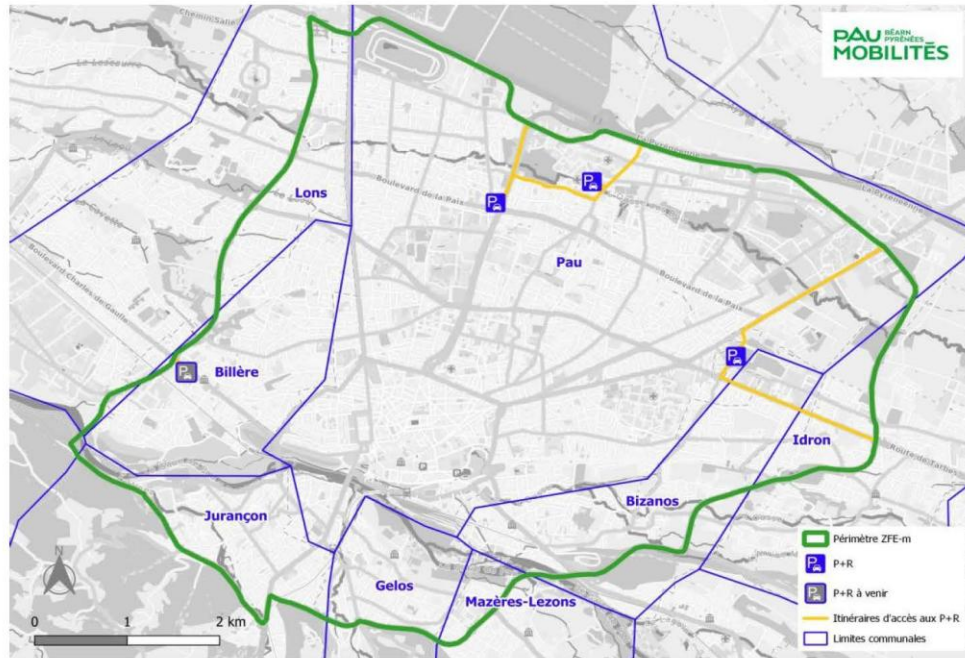
Pau, le 20 janvier 2025

Pascal Mercier
Pour le Maire et par délégation,
Directeur général adjoint

Département Sécurité
Relations Citoyens Développement Digital



PERIMETRE DE LA ZONE A FAIBLE EMISION MOBILITE



Publié le 28 janvier 2025

Fait à Pau, le 20 janvier 2025

Pascal Mercier
Pour le Maire et par délégation,
Directeur général adjoint
Département Sécurité
Relations Citoyens Développement Digital

j. Ensemble des remarques de la concertation publique

Commerçante de Pau, rassurée, véhicule Crit'Air 3.

Retraitée qui ne comprend pas pourquoi cette ZFE-m est mise en place à Pau.

Critique sur le fait que chaque document est dématérialisé : « vous ne pensez pas aux personnes âgées ».

Réfractaire à l'achat d'une vignette Crit'Air.

Retraité qui voulait confirmer qu'il avait bien tout saisi.

Retraité qui voulait savoir s'il pouvait continuer à rouler avec sa 4L de 1988 (environ 4 000 km/an). Il va faire une demande de dérogation "petit rouleur".

Personne avec 2 véhicules non-classés (dont 1 moto) : véhicule qui va passer en véhicule de collection, moto qui fait moins de 2 000 km/an : pass « petit rouleur ».

La personne a un véhicule de collection et son second véhicule fait moins de 3 000 km/an : pass « petit rouleur ».

Personne qui voulait être rassurée sur le Crit'Air de son véhicule, sur le périmètre et les horaires.

Personne qui voulait être rassurée sur son Crit'Air.

Pass petit rouleur pour 1 véhicule de 1993.

Retraité qui voulait connaître le site internet pour obtenir sa vignette Crit'Air.

La personne voulait connaître la démarche pour obtenir une vignette Crit'Air.

Deux motos non classées qui vont faire l'objet d'une dérogation « petit rouleur ».

1 véhicule non classé qui va faire l'objet d'une dérogation véhicule de collection.

Démarche pour obtenir la vignette Crit'Air.

La personne voulait savoir si son véhicule Crit'Air 3 était concerné.

Véhicule Non classé, la personne va opter pour le pass « petit rouleur ».

Renseignement autour de l'obtention de la vignette Crit'Air.

La personne voulait être rassurée (vignette Crit'Air 4).

Moto de 1996, qui va faire l'objet d'une dérogation « petit rouleur ».

Comment obtenir la vignette Crit'Air.

Comment obtenir la vignette Crit'Air.

Comment obtenir la vignette Crit'Air.

Renseignement autour de l'obtention de la vignette Crit'Air.

Renseignement autour de l'obtention de la vignette Crit'Air.

Renseignement autour de l'obtention de la vignette Crit'Air. Mécontentement de l'utilisation exclusive d'internet pour obtenir cette vignette.

Question sur l'origine de cette réglementation, car n'a jamais entendu des citoyens en faire la demande. Il lui a été répondu que c'est l'Etat qui a réglementé.

Il souhaitait savoir s'il était nécessaire d'apposer une vignette Crit'Air même si le véhicule est autorisé à circuler dans le périmètre.

Peut-il être informé lorsque les modalités de dérogations seront mises en place ? Il réside à Pau, son véhicule date d'avril 1996, il roule entre 3000 et 5000 kms par an. Quels justificatifs ? Il est venu avec les contrôles techniques. Si pas internet, comment avoir l'information ? Il lui a été conseillé de revenir à la maison du citoyen mi-décembre.

Comment obtenir la vignette Crit'Air

Comment obtenir la vignette Crit'Air

Demande une mise en application différée à 2030 pour des questions sociales, comment vont faire les personnes à bas revenus pour se déplacer dans le périmètre pour des questions professionnelles ou de démarches administratives. Pau n'est pas polluée au sens de justifier cette ZFE-m. Bordeaux a différé de 1 an cette mise en application dans un but social alors que le maire est du parti EELV. Remarque que l'information est très peu visible. Ils sont tombés par hasard sur une affiche la veille de la permanence.

Bonjour, Le cœur de Pau est déjà déserté, une ville morte s'il n'y a pas les restaurants et bistrots. Je pense que vous allez encore accentuer ce phénomène et faire fuir autant les touristes que les locaux, et devenir une ville dortoir pour ceux qui n'ont pas de véhicules. Il faudrait peut-être s'attaquer plus aux usines du bassin de Lacq qui elles polluent, c'est là une question de santé publique. Bonne journée.

Incidemment j'apprends ce projet où est inscrite ma commune, ainsi que la concertation publique qui la précède. Or tout est déjà dans une loi de 2021 parait-il. Ce projet qui aura pour effet d'établir une nouvelle géographie, inédite dans notre espace, devrait nous amener à prendre un peu de hauteur de vue. Et surtout regarder au-delà des contours de la future ZFE. Il y aura donc, à partir de janvier 2025, une petite zone de 8 communes où l'on ne respira pas le même air qu'ailleurs. Et le message est on ne peut plus clair pour les autres : "restez chez vous, ne venez pas polluer notre bon air." Je trouve cela méprisant pour les Français vivant dans le "ailleurs". Cela revient à créer un apartheid d'un nouveau genre, et on sait comment cela s'est terminé car le nombre l'emporte tôt ou tard. Dans l'immédiat c'est attentatoire à la liberté de circulation. Je m'interroge aussi sur les critères de sélection applicables aux véhicules : une 2CV ou une 4 L des années 80 serait donc plus dommageable pour les bronches des futurs ZFlens que les émanations d'une Porsche Cayman ou Panamera ? Il y en pas mal qui circulent dans ma commune au reste. Faites un simple test d'observation : prenez la route de Tarbes et roulez jusqu'à Ger, puis comptez le nombre de véhicules des années 80. Je fais ce comptage

régulièrement à présent et j'arrive à 2/10, 20%. C'est bien plus que les 3% exposés dans le rapport, tout simplement parce que le rapport ne comptabilise que les flux intra ZFE. Or le propre d'une agglomération est de drainer à elle des flux humains et marchands en grand nombre et alentour. Enfin on saluera une nouvelle réussite de la démocratie française et l'expression de sa peur panique pour tout sujet impliquant la vie quotidienne des Français.

Afin de promouvoir une meilleure mobilité et de faire en sorte de moins encombrer le stationnement dans les parkings déjà très fréquentés. Un 2 roues roule moins longtemps qu' un 4 roue sur un trajet égal en Kms. Donc l'impact sur le pollution s'en trouve amélioré. Je vous remercie de donner crédit à cette réflexion. La FFMC avec une expérience de 40 ans est aux cotés de vos services pour contribuer au développement durable et citoyen.

La ZFE-M que vous comptez mettre en place se porte sur 8 communes englobant 100000 habitants selon vos dires, hors l'obligation de mise en place de ZFE-M porte sur des zones de 150000 habitants. D'où vient ce zèle excessif ? Combien cela va encore nous coûter ? (Travaux, panneaux... Et surtout des radars parce que ça rapporte...). Je ne peux que constater un nouvel impôt déguisé et une preuve de votre détestation du seul moyen que beaucoup de gens ont pour aller au travail. Je m'oppose fermement à votre projet. Les chaussées sont en piteux état, de nombreux ralentisseurs sont illégaux et il y a bien trop de terre-pleins inutiles et peu visibles... Occupez-vous de cela plutôt que d'encore embêter les gens qui travaillent pour pas grand-chose ...

Des règlementations arbitraires sans assentiment de la population qui ne représentent en rien une solution dans l'intérêt des populations, afin de rogner sur 0,04 pour cent de co2 dont une infime partie produite par l'humanité...

Je recommande vivement d'exclure les deux roues de ce projet ZFE. En effet un deux roues ne prends pas de place au sol, ne demande pas des investissements énormes comme ceux demandés par les associations de cyclistes... Un deux roues consomme 3 à 4 l au 100 contrairement à une grosse voiture. Les agglos de MONTPELLIER et AIX laissent circuler les deux roues sans vignette Crit'Air. Cela fluidifie le trafic. Sans compter que ce sont les "pauvres" qui roulent en deux roues pour aller travailler tous les jours. Donc pourquoi pas de prime à la conversion pour les deux roues ? pourquoi le kit Ethanol est-il interdit pour les deux roues ? De plus l'Agglo de PAU n'a pas vécu de pollution depuis 5 ans (Source Atmo Nouvelle aquitaine). Pour une fois écoutez la raison !

Bonjour, Le texte fondateur de la mise en place des ZFE en France stipule uniquement les 4 roues. Jamais il n'est fait référence des 2 roues...Pourtant ces derniers sont bien inclus dans la zone d'exclusion. Pourquoi ? Ne considérez-vous pas les 2 roues comme une bonne partie de la solution?
Cdt

Etant donné la taille de l'agglomération paloise et la fréquence des pics de pollution assez faible, pollution loin d'être due en majorité au transport individuelle, je me pose des questions sur la motivation réelle de la mise en place d'une ZFE. Faire plaisir aux écologistes, aller dans le sens de l'autophobie ambiante ? Cela étant dit, je suis encore plus sceptique si cette mesure concerne les 2RM. En effet, les 2RM, quelle que soit leur cylindrée sont reconnus polluer peu par rapport aux 4RM pour des raisons de conception, essentiellement poids et grâce à la fluidité de circulation qu'ils entraînent. Les aménagements récents de la voirie avec rétrécissement de la chaussée et très

nombreux ralentisseurs inutilement placés (dont beaucoup ne respectent pas les normes en vigueur) ont notoirement ralenti le flux de la circulation et donc augmenté la pollution, souhaitons nous aggraver ce phénomène en ne favorisant pas les 2RM ? Il serait aussi souhaitable de prendre en compte le volet social de cette mise en place. Les personnes extérieures à l'agglomération y venant quotidiennement travailler sont le plus souvent contraintes d'utiliser un moyen personnel de transport, la majorité d'entre elles n'ont certainement pas les moyens financiers d'acheter une voiture électrique réservée à cet usage, alors qu'un 2RM de 125 cm³, financièrement beaucoup plus abordable, convient parfaitement. De plus, promouvoir l'usage des 2RM faciliterait l'accès et le stationnement en cœur de ville qui en a bien besoin si l'on considère le nombre de commerces qui ferment. Cet argumentaire est loin d'être exhaustif, à nos décideurs de bien réfléchir et de prendre la bonne décision indépendamment de toute considération politicienne.

Bonjour, Le Béarn est une terre de préservation du patrimoine automobile, penser aux véhicules de collection en exerçant votre sagesse législative... Toulouse l'a fait. Salutations.

Si ZFE, alors je sollicite la ville de Pau pour m'offrir une voiture et une moto de l'année 2024 et ainsi cela tous les ans ! VOUS ETES RICHE, MOI NON !

Si je peux comprendre les motivations environnementales d'une telle mesure, je suis en total désaccord avec son application actuelle, alors que :- l'organisation et l'accessibilité des transports en commun sont tout à fait insatisfaisantes aujourd'hui- l'accès aux véhicules dits "non polluants" est impossible à la majorité des citoyens au vu de leurs prix prohibitifs et de leurs performances mécaniques (autonomie notamment) insuffisantes- les périphéries des centres soumis à cette réglementation sont souvent les dortoirs de personnes aux revenus modestes et qui viennent travailler en zone urbaine. Ces personnes ne renouvellent pas leur véhicule tous les 3 ans...Quid des commerces situés dans les centres villes qui seront désertés lorsque cette décision sera appliquée ? Pour ma part, c'est encore une mesure clivante pour notre société à plusieurs vitesses déjà très fragilisée par les inégalités de tous ordres (éducation, santé, revenus, etc.). Il faudra avoir le courage politique de créer de vraies conditions pour que cette mise en place de ZFE-M soit une réussite et qu'elle concerne tous les citoyens de façon équitable !

Habitant dans cette zone mais à proximité de la rocade sud de Jurançon où passent des dizaines pour ne pas dire plus, de camions, de voitures, où dans les airs les hélicoptères passent et repassent, cette façon d'essayer d'enrayer la pollution est ridicule. Les personnes qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule soi-disant non polluant (?) vont être encore une fois pénalisés...bravo à nos représentants politiques qui eux, quand ils se déplacent, empruntent en cortège "x" voitures...c'est à vomir et nous dégoûter d'aller voter !

Bonjour, Certes il vous ait fait l'obligation de créer une ZFE alors même que les pics de pollutions ne dépassent pas les normes édictées. Toutefois selon la loi climat l'obligation sur les ZFE ne s'applique qu'aux véhicules 4 roues, donc les 2 roues motorisés sont exclus de l'application. Est bien non, quel est votre argument juridique pour inclure les deux roues ? merci de communiquer sur ce sujet. Je vous invite à lire le rapport de l'ADEME de septembre 2023 sur les tests de pollution des deux roues motorisées. D'où il ressort que les 2RM émettent 2/3 de moins de gaz à effet de serre que les véhicules 4 roues. Pour les autres polluants les 2RM sont tout à fait comparable aux véhicules 4 roues. Si vous tenez compte que les 2RM permettent de fluidifier la circulation sans compter l'emprise au sol,

les émissions de micro particules qui sont bien moindre. Les 2RM ne sont pas un problème, mais au contraire font partis des solutions. AUREZ VOUS LE COURAGE POLITIQUE de faire comme l'agglomération de Montpellier ou Nice d'exclure les 2RM de l'application de la ZFE.

Bonjour, Veuillez trouver ci-joint le rapport de l'ADEME de 09/2023 que j'ai omis de vous transmettre dans mon précédent message

Bonjour, Il serait dommage que nos belles voitures de collection disparaissent du paysage Palois. Sur le site de l'Argus, je lis : "Les douze ZFE actuellement en place en France autorisent toutes la circulation des voitures de collection" (article 02/2024). Ce serait bien que Pau en fasse autant.

Bonjour. Il fait quand même bon vivre sur Pau, l'air est bien meilleur qu'ailleurs, le parc d'anciennes voitures s'éteint naturellement, bref mettre en place la zfe-m ne me semble pas indispensable. D'autant plus qu'elle n'est pas obligatoire car moins de 150000 habitants dans l'agglomération (sauf erreur de ma part). Par contre, un gros travail de réfection des routes (très mauvais état pour certaines) à besoin d'être fait, Titulaire d'une 205 essence de moins de 140000 km bien suivie et entretenue (mais ayant beaucoup d'années !), et roulant moins de 7000 km/an (confirmé par des factures de garagistes et rien d'autre), je regrette d'être directement impacté par la zfe-m qui devrait se mettre en place en 2025, bien que je pourrais faire probablement une demande de dérogation. Je fais 2 ou 3 déplacements hors département, donc je n'envisage pas de donner le statut de voiture de collection à ma 205. Il y a encore beaucoup de 205 en très bon état dans l'agglomération de Pau, et il est dommage que vous mettiez en difficulté au quotidien les détenteurs de ces petits bijoux qui font partie du patrimoine français automobile à mon sens que sont les 205. Ces voitures sont très fiables contrairement à tout ce qui est vendu actuellement et ne sont vraiment pas des grandes pollueuses. Il n'est pas dans mon intention actuelle d'acheter une voiture dans les normes Crit'air. Mes moyens financiers, comme beaucoup, sont de plus en plus limités, et les autres priorités sont nombreuses. La fiabilité des voitures modernes reste à prouver... Le leasing avec encore un loyer non négligeable n'est non plus pas adapté pour moi et d'autres. D'autre part, j'attire votre attention sur les horaires de circulation non permis pour les non détenteurs de vignette Crit'air : 9h - 18h : si encore je pourrais me rendre à mon travail autour de la place de Verdun embauchant relativement tôt, je serais théoriquement obligé d'attendre (et tous les travailleurs concernés comme moi) 18h pour débaucher ! Donc des journées et semaines très longues. Et peut-être aussi un pic de pollution provoqué par toutes les personnes devant obligatoirement rouler à partir de 18h ! Je vous propose de ramener l'horaire du soir à 16h30 ou 17h au lieu de 18h. J'ai bien compris que vous souhaitiez aussi mettre en place un PASS de circulation libre de 50 jours. Je ne visualise pas concrètement comment cela peut se mettre en place. Déclarer sur internet chaque fois que l'on utilise une journée ? Dispositif pour tous j'espère. Faites en sorte que l'on ne rentre pas dans une usine à gaz administrative pour ce dispositif. Pensez aussi que des impératifs peuvent se présenter (dentiste, garagiste....) peuvent amener à se rendre à tel endroit pendant la journée. J'espère avoir été constructif et que mes commentaires vous seront utiles. Cordialement.

Madame, Monsieur, Je contribue à la concertation publique sur la ZFE-m de l'agglomération paloise en tant que résident périurbain utilisant régulièrement un deux-roues motorisé. Mon lieu de résidence rend ce mode de transport particulièrement pertinent pour accéder directement et rapidement à mes destinations, avec une polyvalence urbaine et extra-urbaine que les transports en commun ne peuvent égaler. En tant qu'adhérent FFMC, je souligne notre engagement pour une pratique

responsable du deux-roues motorisé, notamment concernant le respect des normes d'émissions sonores. Cette préoccupation s'inscrit dans notre volonté de cohabitation harmonieuse avec tous les usagers de l'espace public. Arguments principaux justifiant une prise en compte spécifique des deux-roues dans la ZFE-m : 1. Avantages en zone périurbaine :- Accès direct aux destinations- Efficacité hors agglomération- Flexibilité horaire- Alternative aux transports en commun peu fréquents 2. Contribution environnementale :- Occupation réduite de l'espace public- Fluidification du trafic- Consommation inférieure aux voitures- Progrès des normes Euro 4 et 5 Propositions d'aménagements :- Intégrer systématiquement dans les nouveaux projets de voirie des espaces permettant aux deux-roues motorisés de fluidifier le trafic- Éviter les dispositifs de séparation dangereux (plots) présents sur plusieurs avenues de l'agglomération- Privilégier des aménagements sécurisés favorisant la cohabitation entre tous les usagers- Développer le stationnement adapté : * Extension de l'abri moto à la gare * Espaces dédiés aux vélos Idecycle * Zones sécurisées près des points d'intérêt. Mesures d'accompagnement :- Dérogation pour les deux-roues Euro 4/5- Période de transition adaptée- Concertation sur les futurs aménagements de voirie. Les deux-roues motorisés constituent :- Une solution efficace pour la mobilité périurbaine- Un facteur de décongestion urbaine- Un acteur responsable (respect des normes environnementales et sonores) Je vous remercie de l'attention portée à ces observations visant une mobilité efficace et sécurisée dans l'agglomération paloise. Cordialement, Patrick

L'idée des ZFE est louable. La mise en œuvre déplorable, elle va pénaliser les plus démunis. Ces personnes n'ont pas les capacités financières pour remplacer leur véhicule ancien par un modèle permettant de circuler en ZFE. Il fallait recenser cette population et proposer des aides au remplacement de leur véhicule avant d'imposer les restrictions de circulation.

Bonjour, j'habite dans le périmètre de la future ZFE et je ne dispose que de ma moto de 2010 comme véhicule. Je n'ai pas les moyens d'acheter un véhicule électrique pour me rendre à mon travail à l'extérieur de la ZFE. Compte tenu de la faible pollution de ma moto en comparaison des voitures, camions et camionnettes, une exception est-elle prévue ?

Je roule en 2 RM et je suis persuadé que, contrairement à beaucoup de voitures, ma moto est très bien entretenue et reste une solution pour améliorer la mobilité. Là où beaucoup de voitures s'agglutinent lors des feux rouges moteurs allumés et crachent leurs polluants, pour la place d'1 voiture il y a 3 motos. L'état des routes catastrophique de Pau et agglomération participent directement à l'émission de polluants en obligeant les conducteurs à moduler leur vitesse en permanence et en occasionnant d'importantes contraintes sur la mécanique ce qui provoque leur vieillissement prématuré. En plus que cela est extrêmement dangereux

Bonjour, Salariée à Pau, je fais quotidiennement l'aller-retour entre mon domicile (Oloron St Marie) et mon lieu de travail. J'utilise un véhicule diesel, Rover 25, consommation 5,5 l/100km pour limiter mes frais de trajet. La mise en place de cette ZFE, m'amènera à ne plus aller faire de courses dans le Centre-Ville. Tant pis, la désertification est déjà en marche, nous ne sommes plus à une fermeture de commerce près. Un seul souhait, quitter ce pays que l'Union Européenne, avec l'aval de nos gouvernants, est en train de détruire par des directives insensées !

La moto fait partie de la solution. Donc il faut absolument autoriser toutes les motos à circuler dans la ZFE-m et sans vignette Crit'Air.

Bonjour, Je possède plusieurs 2 Roues, dont certains datent d'avant 2000 et sont donc concernés par la mise en place de la ZFE. Je précise les véhicules : un 600XT de 1999 qui totalise 28 000 Kms, 1 scooter de 1994 qui totalise 21 000 Kms. Ces véhicules consomment moins de 5l/100 et parcourent environ 1 000 Kms pas aussi je m'en débarrasse (qu'ils aillent rouler ailleurs !) et que je roule en ville, avec ma voiture, comme tout le monde, vais-je vraiment participer à un monde plus vertueux ? J'ai testé également la mobilité douce entre Biarritz et Bayonne. Le trambus (avec ses roues cachées par des enjoliveurs pour le faire passer pour un tramway) se retrouve bloqué par la circulation. Le vélo n'a pas sa place dans les nouveaux aménagements, entre trottoirs, voies de dégagement, voies de circulation, c'est trop dangereux, je constate que les dessinateurs ne sont pas des pédaleurs. J'ai abandonné ce moyen pour me rendre au travail. J'espère sincèrement que la réglementation sera assouplie, comme à Montpellier.

Roulez tous à l'électrique ??? Notre monde s'effondre, les rivières débordent, les forêts brûlent, la population se divise. Merci aux écolos de salon et à l'influence wokiste. Nous ne sommes pas tous égaux, il y a ceux qui bossent pour vivre et ceux qui vivent en faisant bosser les autres. Ceux qui bossent, se déplacent tous les jours, pas par plaisir mais par nécessité.

Avant de mettre en place une ZFE, il me semble que la bonne solution aurait été de créer des parkings relais en GRAND nombre avec beaucoup de place. Bien sûr des parkings gratuits. Avec sur chaque parking un accès GRATUIT à un transport en commun. Avec une fréquence suffisante de 05h00 du matin à 23h00 pour ceux qui travaillent ou qui veulent rester diner en ville. Et pour les motards il faut aussi un endroit pour les stationner, sécurisé et abrité des intempéries, avec des casiers assez grands pour y entreposer nos combinaisons de pluie, casque, gants, veste et pantalon de moto, les bottes. Une grande ville comme Strasbourg très en avance sur les aspects du transport, a installé tout cela BIEN AVANT d'interdire la circulation des vieux véhicules. Il n'est pas concevable de mettre des contraintes en place, si l'Agglo ne peut pas proposer des alternatives viables et supportables par ceux sur qui vous imposez une nouvelle contrainte.

Selon la FFMC64 le 2rm fait partie des solutions permettant une fluidification du trafic en milieu urbain de par son faible encombrement et la modicité de ses émissions polluantes. De ce fait nous demandons que l'usage du 2rm soit autorisé dans la future ZFE-m paloise et amène les automobilistes qui le peuvent à changer de mode de transport et d'en adopter un plus respectueux de l'environnement.

Ma moto 125cm³ qui consomme 3L/100 et rejette 76g/km de 1997 sera interdite, mais pas une 208 pure tech qui consomme 6l/100 et rejette 101g/100 ou une Porsche de 2012 qui consomme 10l/100 et rejette 200g/km. Je n'ai pas compris le principe de zone réservée aux véhicules à faible émission.

Je voulais dire que c'est surtout les scoot et mobylette qui polluent à laisser des traînées de gaz d'échappement nocif, de plus le bruit que ces engins font, ne nous donnent pas bonne presse. Demander plus de contrôle à ce sujet.

Merci de donner plus de souplesse aux déplacements réalisés en deux roues qui sont tout de même une solution en matière de décarbonation.

Veillez trouver en PJ neuf points et remarques s'opposant à la mise en place d'une ZFE dont- l'absence de pollution à Pau depuis 2019, selon les objectifs Horizon 2030- le contrôle technique des voitures qui détecte déjà les véhicules les plus polluants - sur des critères mesurés et non pas sur une date d'achat- la prise en compte des autres polluants de l'agglomération ?(les avions de l'armée, le site industriel de Lacq)- l'atteinte à la libre circulation, exclusion sociale, ségrégation financière- la réalité sur la durabilité et la propreté des véhicules électriques ?- le risque de détournement des cœurs de ville pour les commerçants- la solution des deux roues motorisées, non prise en compte dans les études d'impact.

Bonjour, Cette mesure concerne les véhicules mais à travers eux ce sont bien les individus qui vont en supporter les conséquences, en effet la mise en place de la ZFE va créer une atteinte intolérable aux droits fondamentaux des citoyens sur le fait de circuler librement dans l'espace public. En raison des directives imposées par le Ministère de la Transition Écologique entraînant la suppression de leurs moyens de locomotion à un grand nombre de personnes à charge pour lui de fournir les véhicules correspondant à ses critères ou d'avoir mis en place des dispositifs performants pour que les gens puissent se déplacer à leur convenance et ceci gracieusement, pas des zones de parcage, de non-droit comme proposé actuellement. J'ai la certitude depuis ces quinze dernières années que sous prétexte de démocratie et d'écologie mots que l'on entend beaucoup aujourd'hui dans la bouche des menteurs de tous bords le pouvoir cherche à mettre en place des mesures autoritaires et liberticides en appliquant les formules " fort avec les faibles" et " quoi qu'il en coûte" jusqu'où ira ce fanatisme idéologique. Respectueuse cordialité. Pascal NOUALHIER

Observations. Le périmètre de la petite rocade a été choisi (page 34) car il est le mieux doté en solution de mobilités support des P+R (parking+relais bus) ...sauf le sud de la ville, rive gauche du gave. Pour un véhicule non classé l'arrivée sur Pau par la D802 s'arrête soit au parking privé du Lidl, (bus 14, T1) soit au parking du pont d'Oly (bus11). La sortie de celui de l'atelier du Neez donne dans Jurançon. Les jolis parkings de la gare sont inaccessibles pourtant futur pôle d'échanges multimodal (page28). L'étude remarque que la commune de Jurançon a le niveau de vie le plus bas... mais l'inclut dans la ZFE. Arbus, Aubertin, Artiguelouve, Laroin et St Faust sont rattachés à l' agglomération Pau Béarn Pyrénées depuis 2017. Population des 5 communes :5949 hab. Nous sommes desservis par la ligne de bus régionaux 521 ; 4 passages par jour. Ville de Gan 5622 hab desservie par la ligne Idelis 11 : 21 passages par jours. Le PDU du syndicat des mobilités veut diminuer l'autosolisme... Suggestions. A l'évidence demander à Idelis, Pau, la création d'une ligne régulière avec une dizaine, douzaine de passages, pour améliorer le quotidien de nos ados, parents, diminuer l'auto solo réelle source de pollution . L'usine de déchets à l'ouest de Pau a-t-elle été comptée dans l' analyse de la pollution ? Reprendre le gave en limite sud serait équitable pour la population de Jurançon au vu du niveau de vie.



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

64000 Pau

Tél. 05 33 64 00 30