

## ZFE-m

### FAQ élus et techniciens

#### Préambule

Santé publique France (SpF) estime que chaque année en France 47 000 décès prématurés sont liés aux particules fines et aux oxydes d'azote et que la pollution de l'air est à l'origine ou aggrave les maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon, etc.), et cardiovasculaires (infarctus, accidents vasculaires cérébraux, arythmies, etc.). L'amélioration de la qualité de l'air est donc un enjeu majeur de santé publique.

Le transport routier représente une part prépondérante dans les émissions de polluants dans l'atmosphère. Les polluants principalement visés sont le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>). Selon Atmo Nouvelle-Aquitaine, observatoire agréé pour surveiller la qualité de l'air en Nouvelle-Aquitaine, le trafic routier représente 57 % des émissions de dioxyde d'azote sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Basque (données 2018).

Des valeurs limites réglementaires, c'est-à-dire des teneurs dans l'air à ne pas dépasser en vue de protéger la santé humaine, sont donc fixées pour les principaux polluants. Compte tenu des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), ces valeurs sont en cours de révision au niveau européen et devraient être significativement abaissées dans les prochaines années.

Les lois d'orientation des mobilités (2019) et climat et résilience (2021) fixent un cadre et des obligations pour les territoires pour la mise en place de zones visant à améliorer la qualité de l'air. La loi climat et résilience impose la mise en place des ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants dont le territoire de la Communauté d'Agglomération Pays Basque fait partie. Ces agglomérations doivent mettre en place leur ZFE-m d'ici le 1er janvier 2025.

Globalement, la qualité de l'air s'améliore progressivement depuis plusieurs décennies (réduction de 62 % des émissions nationales de NO<sub>x</sub> et de 55 % sur les particules fines depuis 2000) sous l'effet des actions menées, mais les efforts doivent encore être poursuivis.

Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES). Les GES sont responsables du changement climatique tandis que la pollution atmosphérique a un effet direct sur la santé et les écosystèmes. Les sources de pollution liées à l'activité humaine sont les transports (et particulièrement le transport routier), le chauffage des bâtiments, l'industrie et l'agriculture. Les polluants émis sont principalement les dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) et l'ozone (O<sub>3</sub>), des polluants qui peuvent être à l'origine de diverses pathologies chez l'homme.

#### Pourquoi le choix de ce périmètre ?

##### Rappel

*Le périmètre concerne 11 communes littorales (secteur le plus exposé à la pollution atmosphérique) : Hendaye, Urrugne, Ciboure, Saint-Jean-de-Luz, Guéthary, Bidart, Biarritz, Anglet, Bayonne, Boucau et Tarnos. Les restrictions de circulation s'appliquent sur les axes routiers situés à l'intérieur du périmètre délimité par l'A63 à l'Ouest et par la D810 sur Urrugne.*

Les concentrations de polluants (dioxyde d'azote) les plus élevées sont enregistrées à proximité des grands axes de circulation (autoroutes, RD810, boulevard du BAB...) qui se situent principalement à l'ouest du territoire, le long du littoral. C'est donc sur cette zone qu'a été mis la priorité. La limite de l'autoroute comme frontière paraissait pertinente pour une bonne lisibilité et compréhension du périmètre de la ZFE.

### **La loi impose uniquement d'interdire les véhicules non classés (sans vignette Crit'Air) dans les ZFE. Pourquoi rajouter les véhicules classés Crit'Air 5 ?**

La réglementation impose à la Communauté d'Agglomération Pays Basque d'interdire à minima les véhicules non classés, ne disposant pas de vignette Crit'Air. Cette réglementation se base sur des seuils de qualité d'air réglementaire en vigueur. Or ces seuils sont en cours d'évolution au niveau de l'Union Européenne. Interdire d'ores et déjà les Crit'Air 5 permet d'anticiper les évolutions réglementaires.

Par ailleurs, l'interdiction des véhicules Crit'Air 5, en plus des non classés, a un effet sanitaire bénéfique. Avec cette mesure, le nombre de personnes exposées à des valeurs supérieures au seuil de l'OMS passe de 12 800 à 6 800 habitants, soit une baisse de 46%. Ce sont concrètement des années de vie regagnées et des maladies évitées.

### **La loi impose d'inclure 130 000 habitants dans la ZFE. Pourquoi le périmètre proposé touche près de 200 000 habitants ?**

Les populations situées à proximité des grands axes de circulation sont les plus exposées au risque sanitaire. Cela concerne globalement toute la zone littorale. Il n'y a aucune raison de protéger 130 000 personnes des effets de la pollution et de laisser 70 000 autres personnes sans protection.

### **L'A63 et l'A64 ne sont pas incluses dans la ZFE alors que les autoroutes sont les principales sources de pollution automobile ?**

Pour ne pas entraver le droit à la mobilité, la réglementation impose de conserver un axe de circulation pour permettre le transit des véhicules. Intégrer les autoroutes, c'est modifié beaucoup d'itinéraires de déplacements et les temps de déplacement auraient été fortement impactés. Il n'existe pas sur le territoire d'un itinéraire bis équivalent à proximité. Inclure les autoroutes signifierait aussi de créer de nouveaux axes routiers pour reporter ce trafic sur des axes existants dans l'intérieur du territoire. Les risques sont nombreux avec une aggravation des nuisances liées au trafic et de l'accidentologie pour les riverains.

L'autoroute est non seulement utilisée par du transit et des camions mais également par des particuliers du territoire dans un usage type "rocade".

Il est ainsi préférable que ce soient l'A63 et l'A64, conçues pour, qui absorbent ce trafic.

Il faut savoir que la ZFE-m contribue malgré tout à diminuer la pollution à proximité de l'A63 et de l'A64, car elle accélère le renouvellement du parc local qui emprunte lui aussi l'autoroute.

### **A l'échelle du Pays Basque, environ 13 000 véhicules NC et Crit'Air 5 ne pourront plus circuler dans la ZFE. Comment vont-ils faire ?**

Il faut tout d'abord rappeler que si 13 000 véhicules sont classés NC et Crit'Air 5 à l'échelle du Pays Basque, 238 000 pourront continuer à circuler dans la ZFE, soit 95% du parc.

Sur les 13 000 véhicules ne pouvant pas circuler dans la ZFE, 5 500 sont immatriculés dans le périmètre de la ZFE. Leurs propriétaires bénéficient, dans la plupart des cas, d'une offre de transports en commun importante.

Sur ces 5 500 véhicules :

- Une partie ne circule pas tous les jours ;
- Des parkings relais en périphérie du périmètre sont mis à disposition de ces véhicules pour se garer et emprunter ensuite des modes de transports alternatifs ;
- Une partie circule plutôt en milieu rural et rarement sur le littoral : pour ces véhicules le Pass ZFE (24 jours/an autorisés dans la ZFE pour tous les véhicules) est la solution ;
- Une partie sera renouvelée, soit parce que les ménages en ont les moyens, soit parce qu'ils seront aidés par l'Etat et la Communauté d'Agglomération Pays Basque, dans le cadre du dispositif d'accompagnement qui sera proposé ;

A savoir que dès le 6 janvier 2025, le réseau TXIK TXAK va proposer +113% de cars en provenance du rétro-littoral et +68% de cars en provenance de l'intérieur. Des titres de transport couplés TXIK TXAK + TER existent par ailleurs.

### **Quelles solutions pour les ménages ou les entreprises qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule ?**

Des aides au niveau national telles que la prime à la conversion, le bonus écologique, le microcrédit sont mis en place pour les particuliers et les professionnels. Vous pouvez obtenir plus d'informations sur le site : <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/>

Pour compléter les aides existantes, la Communauté d'Agglomération Pays Basque travaille sur un dispositif d'accompagnement pour aider les particuliers et les entreprises les plus précaires à renouveler son véhicule ou changer de mode de déplacement.

A titre d'exemples, peuvent déroger les véhicules suivants :

- Pour les particuliers : l'accès aux services médicaux dans le cas d'une affectation longue durée ;
- Pour les entreprises : les engins agricoles, les engins de BTP, les convois exceptionnels, les véhicules des commerces ambulants de denrée alimentaire, les véhicules des aides à domicile, etc.

Et un Pass ZFE permettra à un véhicule non classé ou Crit'Air 5 de circuler pendant 24h jusque 24 jours par an dans la ZFE.

La consultation du public que nous engageons permettra d'identifier si les dérogations proposées doivent être complétées.

### **Une vieille voiture qui roule peu et est bien entretenue ne devrait pas être traitée de la même manière qu'un gros rouleur.**

Du fait d'un progrès technologique important depuis, les vieilles voitures, non classés et Crit'Air 5 en particulier, présentent des taux d'émissions de polluants atmosphériques jusqu'à 35 fois plus élevé (pour les dioxydes d'azote en comparant l'Euro 0 et l'Euro 6). Ainsi, même en roulant peu, elles sont responsables d'une part importante des émissions de polluants atmosphériques.

En effet, pour un petit rouleur, l'investissement dans une nouvelle voiture peut constituer un obstacle important. C'est pourquoi, le projet de ZFE propose un Pass ZFE qui permettra de rouler avec un véhicule interdit dans la ZFE 24 jours par an.

**Pourquoi faire la promotion de la consommation de nouvelles voitures, alors que certaines anciennes voitures fonctionnent encore bien et polluent moins (exemple des SUV avec l'émission des particules PM2.5 et PM10).**

La ZFE ne vise pas à faire la promotion de quelconque type de modèle de véhicules. Elle a pour finalité l'amélioration de la qualité de l'air par la transition du parc automobile vers des véhicules moins émetteurs de polluants atmosphériques que sont le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines. Pour ce faire, la ZFE instaure des restrictions de circulation selon la vignette Crit'Air imposées par la réglementation.

De plus, la ZFE se déploie en lien avec les politiques de mobilités alternatives à la voitures de la Communauté d'Agglomération Pays Basque. L'objectif n'est pas de remplacer un trajet en voiture Crit'Air 5 par un Crit'Air 1 mais de proposer des solutions alternatives pour certains trajets d'une part et d'accompagner la transition vers des véhicules moins polluants d'autre part.

**Pourquoi contraindre les particuliers pour des résultats faibles attendus, quand des flux importants de camions polluent le territoire ? La ZFE étant bordée par l'A63...**

En instaurant une ZFE telle que soumise à la consultation, le nombre de personnes exposées à des dépassement de seuils de dioxyde d'azote en 2030 (seuil OMS) dans l'agglomération de Bayonne est divisée par 2 : on passe d'environ 12 800 à 6 800 habitants exposés.

Toutes les catégories de véhicules seront concernées par la ZFE : voitures (VL), poids lourds (PL), véhicules utilitaires (VUL) et deux-roues motorisés (2RM).

Par ricochet, la ZFE-m aura un impact sur la concentration de polluants au niveau de l'autoroute : l'autoroute étant empruntée par des habitants du territoire comme axe de circulation locale (notamment avec le Pass Rocade), ces habitants procéderont à un renouvellement de leur véhicule afin de poursuivre leurs trajets dans la zone de la ZFE. Ainsi, il est prévu une baisse de 13% des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) sur l'autoroute grâce à la bonification du parc local de véhicules liée à la ZFE-m.

Au delà de la réglementation instaurée par la ZFE et ne concernant pas l'autoroute, les entreprises de transport sont soumises à des obligations de décarbonation de leur flotte : la qualité de l'air sur cet axe devrait donc s'améliorer également au fur et à mesure du déploiement de ces nouvelles flottes de poids lourds.

**Pourquoi interdire les véhicules non classés alors qu'ils valident le contrôle anti-pollution ?**

Le contrôle technique est un outil de diagnostic visant à évaluer les émissions polluantes des véhicules. Lors de cette procédure, les mesures suivantes sont effectuées : taux de monoxyde de carbone (CO), volume d'hydrocarbures imbrûlés (HC), Niveaux d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), Opacité des fumées pour les moteurs diesel. Il permet de vérifier la conformité du véhicule à la norme Euro inscrite sur sa carte grise, et donc d'inciter à l'entretien des moteurs, mais n'a pas d'effet sur les véhicules les plus polluants. Ceux-ci peuvent ainsi continuer de rouler au regard du contrôle technique s'ils sont bien entretenus, tout en ayant des niveau d'émissions de polluants très forts. La ZFE vise à diminuer la concentration en polluant atmosphérique et doit donc agir par le levier de l'interdiction des véhicules les plus polluants.

**La consultation ne changera rien au projet, les marges de manœuvre ne sont pas clairement présentées.**

La consultation menée sera suivie d'un bilan et d'un temps pour la réadaptation de l'arrêté. Il s'agit d'une phase consultative (sans obligation de prise en compte) mais dont les sortants seront intégrés à la réflexion pour une deuxième version de l'arrêté ZFE, avant son adoption définitive.

**Pourquoi appliquer de la même manière des restrictions au centre-ville de Bayonne qu'à de plus petites communes du littoral ?**

Pour avoir une continuité de la zone et non de multiples zones : c'est plus lisible et compréhensible. La limite marquée par l'autoroute A63 correspond à une frontière lisible et connue des habitants et visiteurs du territoire.

**Au final, la ZFE concerne tellement peu de véhicules qu'elle n'aura aucun impact. C'est une mesure sans ambition.**

Il est important de noter qu'entre un véhicule non classé et un véhicule Crit'Air 5, le niveau d'émission de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules est déjà divisé par 2. L'interdiction de ces deux catégories permet de tirer des bénéfices importants pour la qualité de l'air.

Avec la ZFE-m, l'impact se fait principalement sur les émissions et les concentrations de dioxyde d'azote : en instaurant une ZFE, le nombre de personnes exposées à des dépassement de seuils de dioxyde d'azote en 2030 (seuil OMS) est divisé par 2 (on passe d'environ 12 800 à 6 800 habitants exposés).