

ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE (ZFE-M)

Foire aux questions – Mise à jour mai 2023

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

Une zone à faibles émissions mobilité consiste à interdire dans une agglomération ou partie d'agglomération, sur une plage horaire donnée, la circulation aux véhicules considérés comme les plus polluants car ne répondant pas à certaines normes d'émissions ou d'équipement. Ce dispositif s'appuie sur la vignette Crit'Air, qui classe les véhicules suivant leur catégorie (voitures, deux roues, véhicules utilitaires légers...), suivant le type de carburant utilisé (diesel, essence, électrique), et suivant leur norme euro ou date de première immatriculation. La restriction s'applique à tous les véhicules dans le périmètre, indépendamment du lieu de résidence du conducteur, ou de la fréquence de passage dans la ZFE-m, mais des dérogations peuvent être prévues.

Pourquoi faire une ZFE-m ?

La pollution de l'air représente un risque environnemental majeur pour la santé, avec des effets à court terme (irritations oculaires ou des voies respiratoires, crises d'asthme...) et à long terme, c'est-à-dire après une exposition de plusieurs années (contribution au développement ou à l'aggravation de maladies chroniques telles que des cancers, des pathologies cardiovasculaires et respiratoires...).

D'après l'analyse de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé des habitants de Bordeaux Métropole réalisée en 2020-2021 par l'Observatoire Régional de la Santé Nouvelle-Aquitaine, en partenariat avec Santé Publique France et ATMO Nouvelle-Aquitaine, la pollution atmosphérique aux particules fines PM2,5 est responsable de 600 décès par an sur le territoire de Bordeaux Métropole. Parmi les différentes sources de pollution sur notre territoire, les transports sont responsables d'un tiers des émissions de particules fines et de près de trois quarts des émissions d'oxydes d'azote. La ZFE-m a pour objectif de réduire durablement la pollution atmosphérique de fond imputable au trafic routier, et ses nombreux impacts sur la santé à long terme de la population.

Par ailleurs, la récente loi Climat et Résilience impose à toutes les collectivités de plus de 150 000 habitants la mise en œuvre d'une ZFE-m avant le 1er janvier 2025.

Quelles différences avec la circulation différenciée ?

La circulation différenciée est un dispositif préfectoral. Son principe est de limiter l'accès à un périmètre donné de manière ponctuelle, uniquement lors de pics de pollution prolongés.

Ainsi, la Préfecture de Gironde a pris le 24 mars 2021 un arrêté préfectoral qui entérine la mise en œuvre de la circulation différenciée sur le territoire de Bordeaux Métropole. Ce dispositif s'applique sur le périmètre interne à la rocade (rocade exclue, et accès aux parcs relais de la métropole exclus suivant des accès prévus), et concerne tous les véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4, dont la circulation sera interdite entre 6h et 22h à compter du 3ème jour d'alerte à la pollution.

Quel sera le périmètre de la ZFE-m de la métropole bordelaise ? Quels seront les véhicules concernés, le niveau de restriction, et la période d'application ?

La ZFE-m sera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2025. Elle sera appliquée 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour l'ensemble des véhicules motorisés disposant d'une plaque d'immatriculation.

Les restrictions concerneront dans un premier temps les vignettes Crit'air non classé, 5 et 4 avec intégration progressive, au fil des ans, des véhicules présentant une vignette Crit'air 3 puis, éventuellement, une vignette Crit'air 2. Elles concerneront toutes les catégories de véhicules (deux-roues, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds).

Le périmètre acté est celui de l'intra-rocade, rocade exclue. Certaines voies de circulation à l'intérieur de ce périmètre, notamment celles permettant d'accéder à certains parking relais, pourraient être exclues de ce périmètre.

Des études techniques et socio-économiques sont en cours, afin de disposer de tous les éléments permettant de fixer ces paramètres. Les arbitrages se feront également en fonction du bilan de la consultation menée actuellement par la Métropole.








Comment savoir si l'on sera concerné par les restrictions ?

Le calendrier des restrictions de la future ZFE-m de Bordeaux Métropole n'est pas encore totalement fixé. La ZFE-m démarrera en 2025, conformément à l'exigence réglementaire.

Les restrictions sont définies selon :

- La catégorie du véhicule (deux-roues, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds), sans distinction au sein de ces catégories à l'exception de dérogations spécifiques – cf page suivante
- La classe « Crit'air » du véhicule, qui dépend de sa norme Euro et de sa motorisation et varie selon les catégories énoncées ci-avant.

Il est déjà possible de savoir à quelle classe Crit'Air correspond son véhicule en allant sur ce site : [Simulation | Service de délivrance des certificats qualité de l'air - Ministère de la Transition écologique \(certificat-air.gouv.fr\)](https://certificat-air.gouv.fr)

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route							
Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
	Véhicules électriques et hydrogène						
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables						
Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO					
		VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	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

NB : Cela permet d'ores et déjà de savoir si le véhicule peut circuler si la Préfecture déclenche le dispositif de circulation différenciée.

Comment saura-t-on que l'on entre dans la ZFE-m ?

Des panneaux de signalisation marqueront l'entrée dans la zone, ils préciseront quelles catégories de véhicules sont concernés, et quelles vignettes Crit'Air peuvent ou non circuler.



Comment obtenir une vignette Crit'Air ?

La demande doit être faite sur le site créé spécifiquement par le Ministère de la Transition Ecologique : Demander son certificat | Service de délivrance des certificats qualité de l'air - Ministère de la Transition écologique (certificat-air.gouv.fr) ; un formulaire peut également être envoyé par courrier.

Pour un envoi en France, le prix de la vignette est fixé à 3,11 €, correspondant aux coûts de fabrication, auxquels s'ajoutent les frais d'affranchissement, soit au total 3,72 €.

Cette vignette doit être commandée par le propriétaire du véhicule et apposée à l'avant du véhicule, de manière à être lisible de l'extérieur.

Bordeaux Métropole ne peut pas délivrer de vignette Crit'air.

Amendes et sanctions

L'amende appliquée pour non-respect des restrictions de circulation dans une ZFE-m est fixée par la loi. Il s'agit de celle des contraventions de 4ème classe pour les poids lourds, bus, autocars (soit 135 €) et de 3ème classe pour les autres catégories de véhicules (soit 68 €).

Les sanctions peuvent être appliquées en cas de non-respect des restrictions de circulation, de stationnement ou circulation sans vignette Crit'Air, ou de vignette Crit'Air ne correspondant pas aux caractéristiques du véhicule (amende de 4ème classe).

Y aura-t-il des dérogations ?

Oui, des dérogations sont prévues par la réglementation nationale pour toutes les ZFE-m françaises, parmi lesquelles :

- Les véhicules d'intérêt général prioritaires (des services de gendarmerie, polices, douanes, lutte contre l'incendie...),
- Les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage (transports sanitaires, transports de produits sanguins et d'organes humains, véhicules d'intervention des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, engins de service hivernal...),
- Les véhicules du ministère de la défense,
- Les véhicules ayant une carte de stationnement pour personnes handicapées ou une carte « mobilité inclusion » portant la mention « stationnement ».

D'autres dérogations au niveau local pourront s'ajouter à cette liste. Elles seront définies dans le cadre d'une large consultation des acteurs de la mobilité, des partenaires institutionnels, des associations et du grand public. Elles devront être individuellement listées et justifiées pour la phase de mise en œuvre et de contrôle.

Je suis handicapé(e), suis-je concerné par les restrictions ?

Non, les véhicules porteurs d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ou d'une carte « mobilité inclusion » portant la mention « stationnement » ne sont pas concernés par les restrictions de circulation.

Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues ?

L'Etat propose des aides à l'achat de véhicules peu polluants (classés Crit'air 0 ou 1) : prime à la conversion, bonus écologique, prime au retrofit (changement du moteur d'un véhicule pour qu'il puisse rouler à l'électrique par exemple). Il peut en outre délivrer une surprime pour les personnes habitant ou travaillant dans une des communes concernées par une ZFE-m en vigueur. Les sites jechangemavoiture.gouv.fr et primealaconversion.gouv.fr détaillent les aides disponibles pour changer de véhicule.

La Métropole soutient le recours à la mobilité alternative à la voiture individuelle, au travers par exemple de la tarification solidaire des transports en commun, de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, vélos pliants, vélos-cargos, tricycles pour adulte ou systèmes d'électrification d'un vélo standard. Des infrastructures et services sont également déployés pour accompagner les usages : développement de pistes cyclables et voies de bus, développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques, ou encore l'augmentation de l'offre de parcs relais.

Des aides financières locales pour la conversion d'un véhicule polluant ou le changement de mode de transport seront délivrées par la Métropole dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE-m, selon des modalités qui sont en cours de définition.

Quelles collectivités françaises ont déjà mis en place une ZFE-m ?

Plusieurs collectivités ont déjà leur ZFE-m ou sont sur le point de prendre les arrêtés de création : Paris et la Métropole du Grand Paris, la métropole de Lyon, de Toulouse, d'Aix-Marseille-Provence, de Nice-Côte d'Azur, de Toulon-Provence-Méditerranée, de Rouen-Normandie, l'Eurométropole de Strasbourg, Grenoble-Alpes-Métropole et Montpellier-Méditerranée Métropole.

De plus, la loi Climat et Résilience impose à toutes les collectivités de plus de 150 000 habitants de mettre en place une ZFE-m sur leur territoire avant 2025, ce qui rajoutera 33 nouvelles ZFE-m en France.

Mon véhicule est interdit au sein de la ZFE-m, puis-je quand même y stationner ?

Dans le cas d'une ZFE-m mise en place 24h/24 et 7j/7, aucun véhicule visé par le dispositif n'est sensé circuler dans la zone et donc y stationner. Cela peut différer en fonction des dérogations locales qui sont à l'étude par la Métropole.

Je ne suis pas implanté dans le périmètre de la ZFE-m mais je suis amené à y circuler occasionnellement, suis-je concerné par le dispositif ?

Oui, tous les véhicules circulant dans la zone sont concernés, qu'ils appartiennent à des habitants du territoire ou non.

Quel est l'impact des polluants atmosphériques sur la santé ?

Cf "Pourquoi faire une ZFE-m ?". Des informations plus poussées sur la pollution atmosphérique à Bordeaux Métropole sont disponibles sur le site d'ATMO Nouvelle-Aquitaine, structure chargée de la surveillance de la qualité de l'air ([Atmo Nouvelle-Aquitaine \(atmo-nouvelleaquitaine.org\)](http://Atmo Nouvelle-Aquitaine (atmo-nouvelleaquitaine.org)))

Pourquoi la ZFE-m ne vise-t-elle que les véhicules et non toutes les sources d'émissions de polluants atmosphériques (paquebots, chauffage au bois...) ?

La ZFE-m est une démarche d'amélioration de la qualité de l'air parmi d'autres. Bordeaux métropole, au travers de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), et du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) porté par la Préfecture de Gironde, s'engage sur d'autres mesures en faveur de la qualité de l'air.

Le trafic routier étant l'une des principales sources d'émission de polluants dangereux pour la santé (et la principale source pour les oxydes d'azote), il est nécessaire d'avoir une mesure ciblée sur la circulation routière, telle que la ZFE-m. D'autres actions entreprises par Bordeaux Métropole, mais aussi d'autres acteurs locaux, cibleront d'autres polluants.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole mène actuellement des actions visant à préciser l'impact des paquebots sur la pollution de l'air localement. Une campagne de mesures de la pollution générée par les paquebots est en cours au moyen de capteurs implantés en divers endroits des quais à Bordeaux. Elle se déroule sur une année complète, entre février 2022 et février 2023. En parallèle, l'électrification des quais pour les navires de croisière fluviales se poursuit.

Pourquoi la vignette Crit'Air classe-t-elle mon véhicule en fonction de sa motorisation et de sa date d'immatriculation et non en fonction de son état ou de ses émissions de CO₂ ?

Les vignettes Crit'Air découlent d'une classification européenne visant à distinguer le niveau d'émissions de polluant en provenance du moteur de chaque véhicule. Il est question ici des polluants de l'air tels que l'oxyde d'azote (NOx), les particules fines ou en suspension, dont la concentration dans l'atmosphère au-delà de certains seuils est néfaste pour la santé des personnes exposées. Au fil des ans, l'Union européenne a imposé des normes dites 'Euro' aux constructeurs automobiles, qui sont renforcées au fil des années et visent à réduire les émissions des moteurs. Ces émissions varient également en fonction de la nature du moteur : le diesel émet en effet plus de NOx que l'essence, et l'électrique ou l'hydrogène n'émettent pas de polluants liés à la combustion dans le moteur. A noter toutefois que tous les véhicules émettent des particules liées à la partie "abrasion" (usure des pneus, de la route, des freins). Les vignettes Crit'Air sont donc construites à partir de ces deux variables : norme Euro et motorisation du véhicule.

L'année d'immatriculation et la motorisation d'un véhicule permettent donc de se faire une idée précise de ses émissions potentielles. Ainsi, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) provenant d'une voiture à essence récente roulant en milieu urbain sont 7,5 fois moins élevées que celles d'une voiture diesel ancienne, même si celle-ci est bien entretenue et est conforme aux différents contrôles techniques.

En revanche, la classification Crit'Air ne prend pas en compte les émissions de CO₂, qui sont liées en grande partie à la puissance et au poids du véhicule, ainsi qu'à sa motorisation. Afin de rester cohérente avec ses objectifs climatiques, la métropole veillera à ne pas subventionner de véhicule émettant trop de gaz à effet de serre dans le cadre des aides qu'elle pourra délivrer en accompagnement de la ZFE-m.

Mon véhicule peut-il être interdit dans la ZFE-m s'il passe le contrôle anti-pollution du contrôle technique ?

A ce jour, seule la classe Crit'Air est autorisée par la loi pour définir les restrictions d'une ZFE-m. Elle atteste de la norme européenne de pollution appliquée à votre moteur.

Le contrôle technique dispose en effet d'un contrôle anti-pollution, qui juge en particulier de l'opacité des fumées s'échappant du moteur et de l'éventuel seuil de pollution défini par le constructeur. Sans réforme nationale, il ne peut être utilisé pour autoriser ou non un véhicule dans la ZFE-m.

Puis-je bénéficier d'une meilleure classification Crit'Air si j'installe un boîtier E85 sur mon véhicule ou si je roule au bioéthanol en général ?

Le passage au bioéthanol ne change pas la vignette Crit'Air.

Toutefois, l'installation d'un boîtier E85 implique une modification du certificat d'immatriculation. Il faut donc penser à commander une nouvelle vignette Crit'air lorsque l'on fait installer un boîtier bioéthanol, afin qu'elle soit bien rattachée au

nouveau certificat d'immatriculation. [Toutes les informations relatives à cette démarche se trouvent sur le site gouvernemental de la vignette Crit'Air.](#)

Le réseau de transports en commun est-il en capacité d'accueillir de nouveaux voyageurs suite à la mise en place de la ZFE-m ?

De façon générale, la grande majorité des usagers impactés par une ZFE-m renouvellent leur véhicule pour un véhicule plus récent moins polluant. Mais, compte tenu de l'ambition de Bordeaux Métropole d'inciter au changement de pratique de mobilité pour les publics impactés, une proportion de report modal est également probable.

La ZFE-m pourrait ainsi générer des reports sur les modes alternatifs avec une hausse potentielle de l'usage du vélo et de la fréquentation dans les transports urbains et interurbains estimées entre 4 000 voyageurs et 20 000 voyageurs par jour suivant le niveau de restriction mis en place. Cette hausse de fréquentation potentielle est soutenable, en tenant compte des projets de renforcement d'ores et déjà programmés.

Vis-à-vis des parkings relais, les besoins liés à la ZFE-m sont également globalement absorbables sur la base de l'offre actuelle en P+R et des projets inscrits au schéma des mobilités, qui prévoit plus de 1000 places supplémentaires à court ou moyen terme dans les P+R de l'agglomération.

Pourquoi la rocade n'est-elle pas prise en compte dans le périmètre ?

Plusieurs raisons expliquent que la rocade n'intègre pas le périmètre de la ZFE-m :

- Il n'existe pas d'axe à l'extérieur de la rocade suffisamment dimensionné pour pouvoir supporter un éventuel report du trafic de transit.
- La grande majorité des véhicules empruntant la rocade quotidiennement prolongent leur itinéraire au sein du territoire intra-rocade, donc au sein de la future ZFE-m. La rocade bénéficiera donc des bénéfices en matière de qualité d'air liés à la ZFE-m, une majorité des véhicules l'empruntant devant être compatibles avec le niveau de restriction intra-rocade.
- Les poids lourds en transit sont des poids lourds de flotte de transporteurs, utilisés pour des longues distances. Ces transporteurs ont le besoin de renouveler régulièrement la flotte compte tenu des distances parcourues. Ce sont donc quasi exclusivement des véhicules très récents aux dernières normes EURO, présentant des bons niveaux Crit'air, qui empruntent en transit la rocade bordelaise.
- La rocade relève de la compétence de l'Etat. Elle fait partie du réseau routier national. Bordeaux Métropole ne peut pas l'intégrer au périmètre de la ZFE-m sans l'aval de l'Etat qui s'est opposé à l'intégration du réseau routier national, support des flux longues distances, dans les ZFE-m des autres agglomérations françaises.

La ZFE-m permet-elle de réduire les émissions de CO₂ ?

Une ZFE-m n'est pas une mesure climatique mais une mesure de qualité de l'air. En effet, elle agit sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques en appliquant des restrictions sur les véhicules les plus émetteurs. Ces derniers ne sont pas forcément les moins émetteurs en CO₂ car leurs émissions en polluants atmosphériques dépendent de normes européennes imposées aux constructeurs automobiles (voir "Pourquoi la vignette Crit'Air classe-t-elle mon véhicule en fonction de sa motorisation et de sa date d'immatriculation et non en fonction de son état ou de ses émissions de CO₂ ?" ci-dessus) et non de leur puissance ou de leur poids, lesquels influencent le niveau d'émissions de CO₂.

Les études techniques sur Bordeaux métropole ainsi que les retours d'expériences en provenance d'autres ZFE-m montrent que ce dispositif n'implique qu'une réduction à la marge des émissions de gaz à effet de serre. Bordeaux Métropole s'empare toutefois de la problématique climatique et énergétique au travers d'autres dispositifs, inscrits dans son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) adopté le 30 septembre 2022.

