

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

(ZFE-m)

PHASE 2

DOSSIER DE PRÉSENTATION DU PROJET

V. du 26 juillet 2021



16 COMMUNES DU TERRITOIRE

À partir du 1^{er} janvier 2022



métropole
ROUEN-NORMANDIE

Gestion du Document	
Maître d'ouvrage	Métropole Rouen Normandie
Auteur Principal	Eric DUVAL – Métropole Rouen Normandie
Autres contributeurs	

Historique des versions du document		
Version	Modifié par	Date
1	LTM - EDu	30/06/2021
2	LTM - EDu	15/07/2021

Métropole **Rouen** Normandie
 Département Espaces Publics et Mobilité Durable
 Laboratoire Territoire & Mobilités

Le 108
 108 allée François Mitterrand – CS 50589
 76006 Rouen Cedex 01

SOMMAIRE

Résumé non-technique	5
Une qualité de l'air métropolitaine en amélioration, mais des habitants toujours exposés à des dépassements en dioxyde d'azote	5
Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilités	6
Le trafic routier : un secteur largement responsable des émissions de polluants.....	7
Une première zone à faibles émissions mobilité limitant la circulation des VUL et PL destinés au transport de marchandises, les plus polluants.....	8
Une indispensable extension de la Zone à Faibles Émissions mobilité	9
Des dérogations	9
Les dérogations nationales	9
Les dérogations locales	10
Un périmètre de restriction 24h/24h et 7j/7j regroupant plusieurs communes de la métropole	12
Calendrier de mise en œuvre de la zone à faibles émissions mobilité	13
Étape 1 : 1 ^{er} janvier 2022	13
Étape 2 : 1 ^{er} juillet 2022	14
Proportion de véhicules concernés	15
Un très faible impact sur la mobilité	15
Une réduction des émissions de NO ₂ et de poussières grâce à la ZFE-m	16
La pollution atmosphérique : contexte national et métropolitain	19
La pollution atmosphérique : enjeu sanitaire et environnemental	19
Les dépassements de valeurs limites constatés par l'Union Européenne	20
Contentieux européen pour le dioxyde d'azote - NO ₂	20
Précontentieux européen relatif aux particules fines PM ₁₀	21
Contentieux nationaux.....	21
Le contexte métropolitain.....	21
Une amélioration de la qualité de l'air mais	23
Le réseau de surveillance de la qualité de l'air	23
Des émissions en baisse	23
Un polluant toujours au-dessus des normes fixées sur le territoire de la Métropole : le dioxyde d'azote (NO ₂)	24
Des quantités de poussières qui transgressent les recommandations de l'OMS	25
Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilité à étendre	28
Les actions de la Métropole, engagée dans la lutte contre la pollution atmosphérique	29
L'accord de Rouen.....	29
Les diverses démarches visant à diminuer la consommation énergétique et améliorer la qualité de l'air	29
Habitat	29
Consommer autrement.....	29
Mobilité.....	30
Le renouvellement du parc routier	31
Soutien de la Métropole	31
Soutien national.....	32
Soutien régional	33
L'extension de Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole Rouen Normandie.....	35
Le contexte législatif	35
Un fort impact des transports sur la qualité de l'air du territoire métropolitain.....	35

Une première zone à faibles émissions mobilité limitant la circulation des VUL et PL destinés au transport de marchandises, les plus polluants.....	36
Une indispensable extension de la Zone à Faibles Émissions mobilité	37
Les dérogations à la ZFE-m.....	37
Les dérogations nationales	38
Les dérogations locales	38
Le périmètre de la ZFE-m	40
Calendrier de mise en œuvre de la zone de faibles émissions	41
Étape 1 : 1 ^{er} janvier 2022	41
Étape 2 : 1 ^{er} juillet 2022	42
Les évolutions ultérieures	43
Les sanctions encourues en cas de non-respect de la ZFE-m.....	43
Données statistiques sur les parcs de VUL et PL concernés par la ZFE-m	45
Composition du parc immatriculé au sein de la Métropole.....	45
Composition du parc roulant	46
Les bénéfiques environnementaux et sanitaires de la ZFE-m	49
Les évolutions de la ZFE-m	51
Participation du public et consultation des organismes publics.....	53
Participation du public	53
Consultation des organismes publics	53
Annexes	55
Annexe 1 : Projet d'arrêté conjoint temporaire.....	56
Annexe 2 : Classification des vignettes Crit'Air des véhicules de transport de marchandises.....	66
Le classement pour les véhicules particuliers	66
Le classement pour les véhicules utilitaires légers	67
Le classement pour les véhicules utilitaires légers	68
Le classement pour les poids lourds, autobus et autocars	69
Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité	70

Résumé non-technique

Une qualité de l'air métropolitaine en amélioration, mais des habitants toujours exposés à des dépassements en dioxyde d'azote

La pollution de l'air a des conséquences néfastes sur la santé humaine, l'environnement et les biens. Selon une étude d'avril 2021 de Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable d'environ 40 000 décès prématurés par an en France. En 2018, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estimait de son côté que la pollution de l'air était responsable de 442 000 décès prématurés par an en Europe.

En matière de pollution liée au trafic routier, deux polluants sont particulièrement suivis : les oxydes d'azotes (NOx)¹ et les particules fines (PM₁₀ – de taille inférieure à 10 µm et PM_{2,5} – de taille inférieure à 2,5 µm).

Si l'ensemble des polluants primaires liés aux activités humaines ont connu une baisse significative sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie² entre 2008 et 2014³), la proportion des pollutions par le transport routier ne cesse d'augmenter.

Par ailleurs, sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, les niveaux de pollution mesurés sur les 5 dernières années concernant le dioxyde d'azote ne respectent pas les valeurs limites réglementaires nationales. Des efforts sont également à poursuivre pour atteindre les objectifs qualité de l'Organisation Mondiale de la santé (OMS) concernant les particules fines. Il faut noter que la qualité de l'air métropolitain est dégradée plus d'un jour sur 10 (cela correspond au nombre de jour dont l'indice de qualité de l'air est supérieur ou égale à 6, soit un indice médiocre). L'année 2020, en raison de la pandémie mondiale, est une année particulière. Toutefois, malgré les différentes périodes de confinement, il est constaté une qualité de l'air dégradée plus d'un jour sur 20.

Atmo Normandie (l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air – AASQA – pour la région Normandie) réalise chaque année des cartes d'exposition des populations sur la zone administrative de surveillance – ZAS – de la qualité de l'air de Rouen⁴. Ces cartes sont réalisées en prenant en compte l'ensemble des sources d'émissions (réseau routier, cheminées, bateaux à quai, résidentielles, agricoles ... ainsi que la pollution de fond entrant sur le territoire) et les conditions météorologiques moyennes de l'année. Ces dernières modifient substantiellement les résultats de chaque année.) Ainsi, pour l'année 2019, il est estimé :

- Entre 600 et 700 personnes probablement exposées à des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) supérieures aux limites réglementaires (concentration de 40 µg/m³ en moyenne annuelle)
- Aucune personne exposée à des concentrations moyennes annuelles de poussières au-dessus des seuils réglementaires (40 µg/m³ pour les PM₁₀ et 25 µg/m³ pour les PM_{2,5}). Toutefois, ces seuils sont nettement supérieurs à ceux recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Au regard des recommandations de l'OMS, il y aurait environ :

¹ Les composés estimés sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) dont la somme est regroupée sous le terme d'oxydes d'azote (NOx). Dans l'air ambiant, le polluant qui fait l'objet d'une attention particulière est le NO₂.

² Baisse de plus de 30% des émissions annuelles des oxyde d'azote (NOx)², et de 13 à 14 % pour les particules fines (PM₁₀ – de taille inférieure à 10 µm et PM_{2,5} – de taille inférieure à 2,5 µm)

³ Source : méthode cadastrale, données 2008 à 2014, Atmo Normandie.

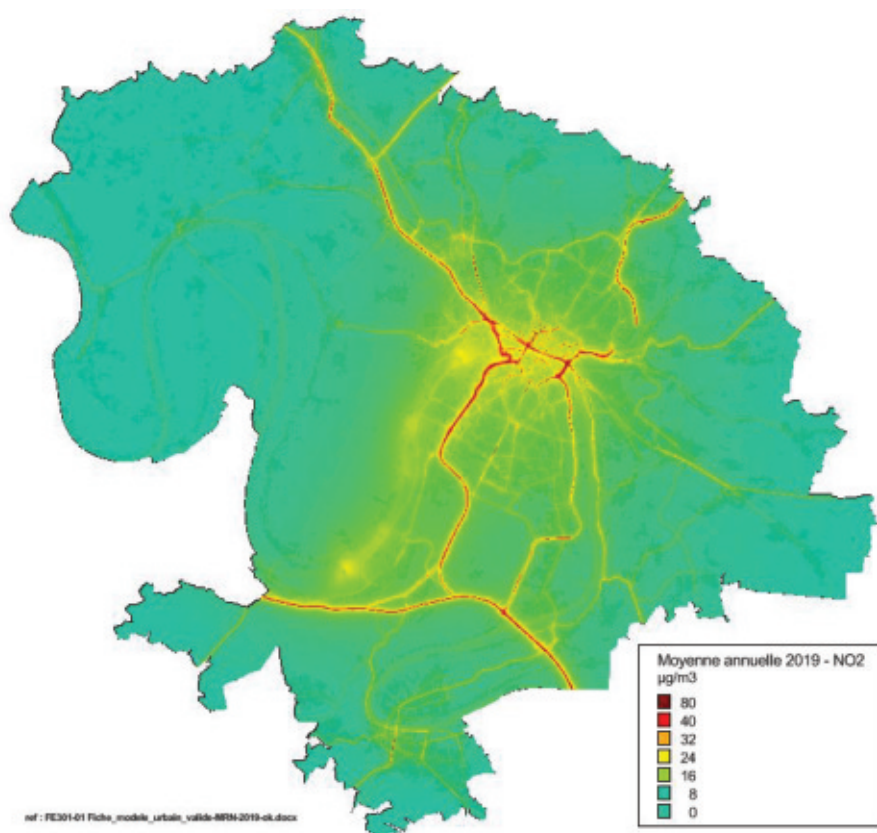
⁴ La zone administrative de surveillance (ZAS) de la qualité de l'air de Rouen comprend l'ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie ainsi que les communes de Barentin, La Vaupalière, Montigny, Pissy-Pôville, Roumare, Saint-Jean-du-Cardonnay et Villers-Écalles.

- 1 200 à 1 300 personnes probablement exposées à des concentrations moyennes de Poussières PM₁₀ supérieures à 20 µg/m³,
- Environ 255 000 personnes (soit près 50 % de la population résidant la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air de Rouen) probablement exposées à des concentrations moyennes de Poussières PM_{2,5} supérieures à 10 µg/m³,

Des personnes peuvent être exposées à des concentrations excessives pour plusieurs polluants en même temps.

Il y a donc un véritable enjeu sanitaire.

Figure 1 : Carte d'exposition moyenne au dioxyde d'azote (NO₂) en 2019 au sein de la Zone Administrative de Surveillance de la qualité de l'air de Rouen



Source : Atmo Normandie- 2020

Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilités

Au regard des concentrations moyennes annuelles mesurées aux différentes stations de mesure de la qualité de l'Air, la Métropole Rouen Normandie et ses communes membres ont l'obligation de mettre en œuvre une **Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)**. [Article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales]

Une **Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)** est un secteur défini où la circulation des véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques est interdite par décision administrative.

Ainsi, afin d'accéder et se déplacer dans la zone, il est demandé soit un changement de véhicule, soit de procéder à de l'intermodalité (stationnement dans les parkings relais ...), soit un changement de mode de déplacements (transports collectifs, vélo, marche à pied)

Le trafic routier : un secteur largement responsable des émissions de polluants

Les différentes études d'Atmo Normandie montrent également que les émissions de NOx sont essentiellement localisées sur les infrastructures routières et par conséquent, sur la ville de Rouen du fait de la densité de son réseau routier et du volume du trafic, mais aussi sur les communes traversées par des grandes infrastructures telles que le boulevard Maritime, la RN 338 (voie Sud III), la RD 418, la RD 18^E (boulevard Industriel), la RD7, l'A28/RN 28, la RD43 et l'A150. Les zones où se trouvent principalement les personnes surexposées aux oxydes d'azote se trouvent donc le long des axes routiers.

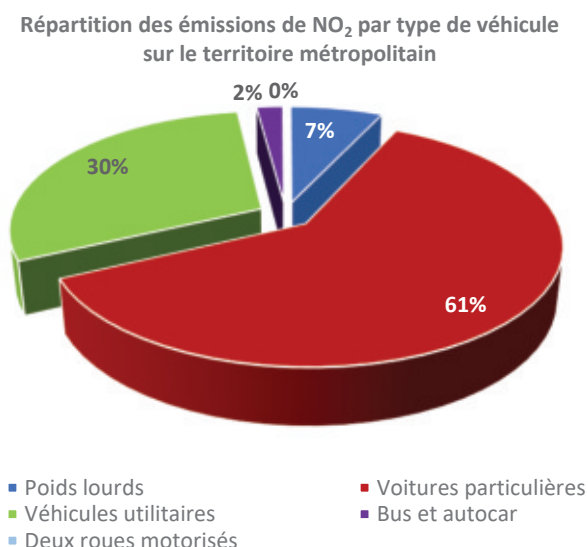
Sur l'ensemble des émissions annuelles des oxydes d'azotes (NOx) émises sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2014, plus de 50% sont liées aux émissions du trafic routier⁵ ; soit le 1^{er} secteur responsable des émissions dans l'atmosphère de ce polluant. Les motorisations diesel sont largement responsables du phénomène car elles émettent d'avantage ce polluant que les autres moteurs thermiques. La quasi-totalité des expositions de population à des seuils dépassant les limites règlementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂) est liée au trafic routier. Par ailleurs, les véhicules diesels ont commencé à être équipés de catalyseur pour transformer les oxydes d'azote en azote et oxygène à partir de 2008 pour les poids lourds et 2014 pour les voitures.

Dans une moindre mesure, près de 30% des émissions annuelles de particules fines PM₁₀ sont liées à la circulation automobile⁵, soit le 2^{ème} émetteur après le secteur de l'industrie. Les véhicules anciens sans filtre à particules sont particulièrement émetteurs. L'installation de ces filtres est obligatoire sur l'ensemble des véhicules diesels depuis le 1^{er} janvier 2011.

Selon des recherches menées par les AASQA (Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air), il apparaît que les catégories des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL) sont proportionnellement plus émissives en substances polluantes, lorsque l'on regarde le nombre de kilomètres parcourus par rapport aux effets induits sur l'atmosphère. Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, pour l'année 2019, les VUL et PL notamment destinés au transport de marchandises sont responsables à eux seuls, d'environ 37% des émissions routières de NO₂.

⁵ Source : méthode cadastrale, données 2008 à 2014, Atmo Normandie.

Figure 2 : Répartition des émissions de NO₂ liées aux transports routiers par type de véhicules – année 2019



Source : Atmo Normandie – 2019

Une première zone à faibles émissions mobilité limitant la circulation des VUL et PL destinés au transport de marchandises, les plus polluants

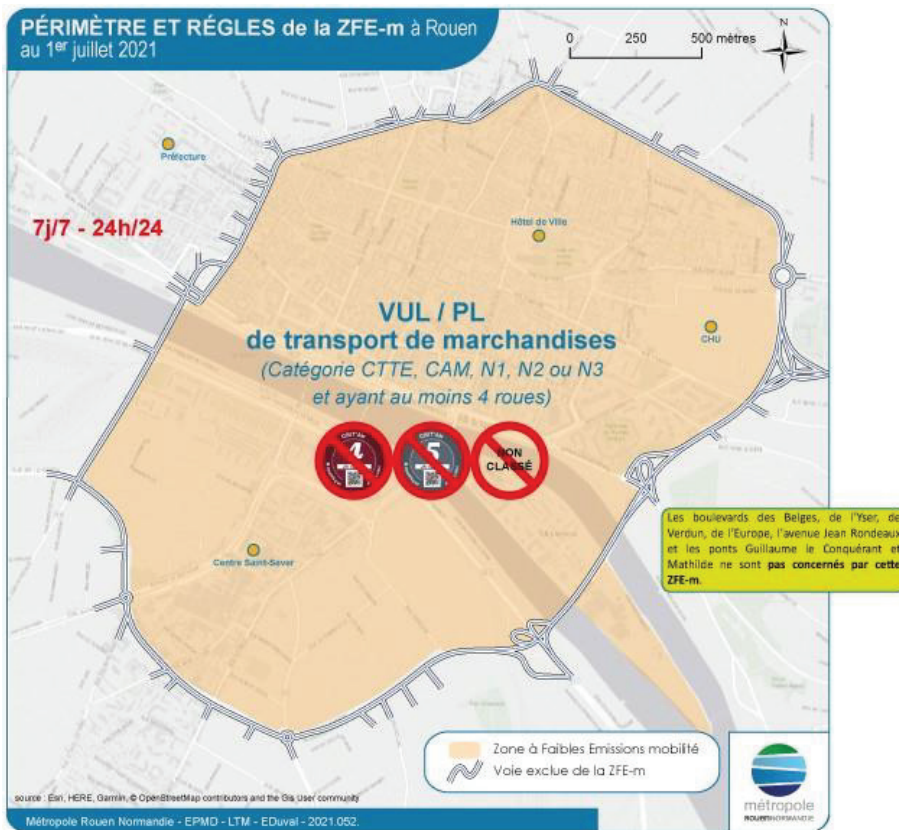
À l'échelle nationale, les progrès technologiques et la réglementation en termes de rejets atmosphériques ne suffiront pas à atteindre les objectifs de réduction de polluants atmosphériques. Ainsi, au regard des différentes études menées, la Métropole Rouen Normandie a fait le choix de mettre en place, au 1^{er} juillet 2021, une première Zone de Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) :

- 24h24 et 7j/7,
- Délimitée par les boulevards de Rouen,
- Ciblant les VUL et PL spécialisés dans le transport de marchandises, c'est-à-dire les véhicules comportant sur leur certificat d'immatriculation (ou ex-carte grise), la mention « CTTE », « CAM », « N1 », « N2 » ou « N3 » ayant au moins 4 roues et appartenant à des personnes morales,
- Restreignant la circulation et le stationnement des véhicules non classés⁶, vignettes Crit'Air 5 et Crit'Air 4 conformément à classification environnementale définie par l'État (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).

Tous les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule.

⁶ Non classés, c'est-à-dire les véhicules disposant d'une date de mise en circulation antérieure au 30 septembre 1997 pour les VUL et antérieure au 30 septembre 2001 pour les PL.

Figure 3 : Périmètre de la ZFE-m au 1^{er} juillet 2021



Une indispensable extension de la Zone à Faibles Émissions mobilité

Si la première ZFE-m inscrit le dispositif dans le paysage de la mobilité, elle ne permettra pas d'atteindre les objectifs d'amélioration de qualité de l'air. Ainsi, conformément à la délibération du Conseil métropolitain en date du 14 décembre 2020, il est proposé d'étendre :

- Dans un premier temps, la zone à 16 communes de la Métropole Rouen Normandie ;
- Dans un deuxième temps, les véhicules concernés.

Les mesures de restrictions de circulation pourraient être mises en œuvre sur un périmètre d'environ 116 km² regroupant environ 318 000 habitants et 162 000 emplois (INSEE / FILOSI 2018).

Des dérogations

Certaines catégories de véhicules pourront toutefois bénéficier de dérogations soient permanentes ou temporaires. Certaines sont de nature nationale et d'autres locales afin de prendre en compte les spécificités de véhicule et d'usage.

Les dérogations nationales

Réglementairement, il est prévu des dérogations au niveau national. Ainsi, aucune ZFE-m ne s'applique aux véhicules désignés ci-après⁷ :

⁷ Art. R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales

- Aux véhicules d'intérêt général ; à savoir :
 - Les véhicules d'intérêt général dit prioritaires : Police, Gendarmerie, Douanes, Pompiers, Services de déminage de l'État, Intervention hospitalières, SAMU/SMUR Transport des détenus ;
 - Les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance, véhicules de premiers secours à personnes, d'intervention de sécurité des infrastructures électriques et gazières, de surveillance du réseau SNCF et de la RATP, de transport de fonds de la Banque de France, de médecins de garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention ;
- Aux véhicules du ministère de la défense ;
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions ;
- Aux véhicules de transport en commun, assurant un service de transport public régulier lorsque leur niveau de pollution les interdit de circuler partiellement ou totalement dans la ZFE-m, pendant une période de
 - 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5,
 - 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3,
 - 5 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 2 et 1,
 suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur.

Les dérogations locales

Des dérogations individuelles locales peuvent être accordées. Ainsi, il est prévu 3 niveaux de dérogations :

- Permanentes,
- Provisoires jusqu'au 31 juin 2024 permettant une période d'adaptation notamment pour les véhicules spécifiques ou à usage spécifiques ;
- Temporaire à caractère individuel.

Dans un premier temps, le contrôle sera réalisé par interception des véhicules. Ainsi, les démarches seront simplifiées. Seules les dérogations à caractère individuel devront faire l'objet d'une demande particulière via le site de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr). Toutefois, lorsque sera mis en place un contrôle automatisé (système national en cours de validation et d'homologation), tous les véhicules dérogeant aux règles de la ZFE-m doivent être préalablement enregistrés. Les modalités seront connues ultérieurement. Il est estimé que le système automatisé serait déployé dès l'année 2024.

Toutes les dérogations accordées (permanentes ou provisoires) doivent être affichées de façon visible derrière le pare-brise du véhicule ou présentées aux forces de l'ordre lors des contrôles.

Tableau 1 : Récapitulatif des dérogations prévisionnelles

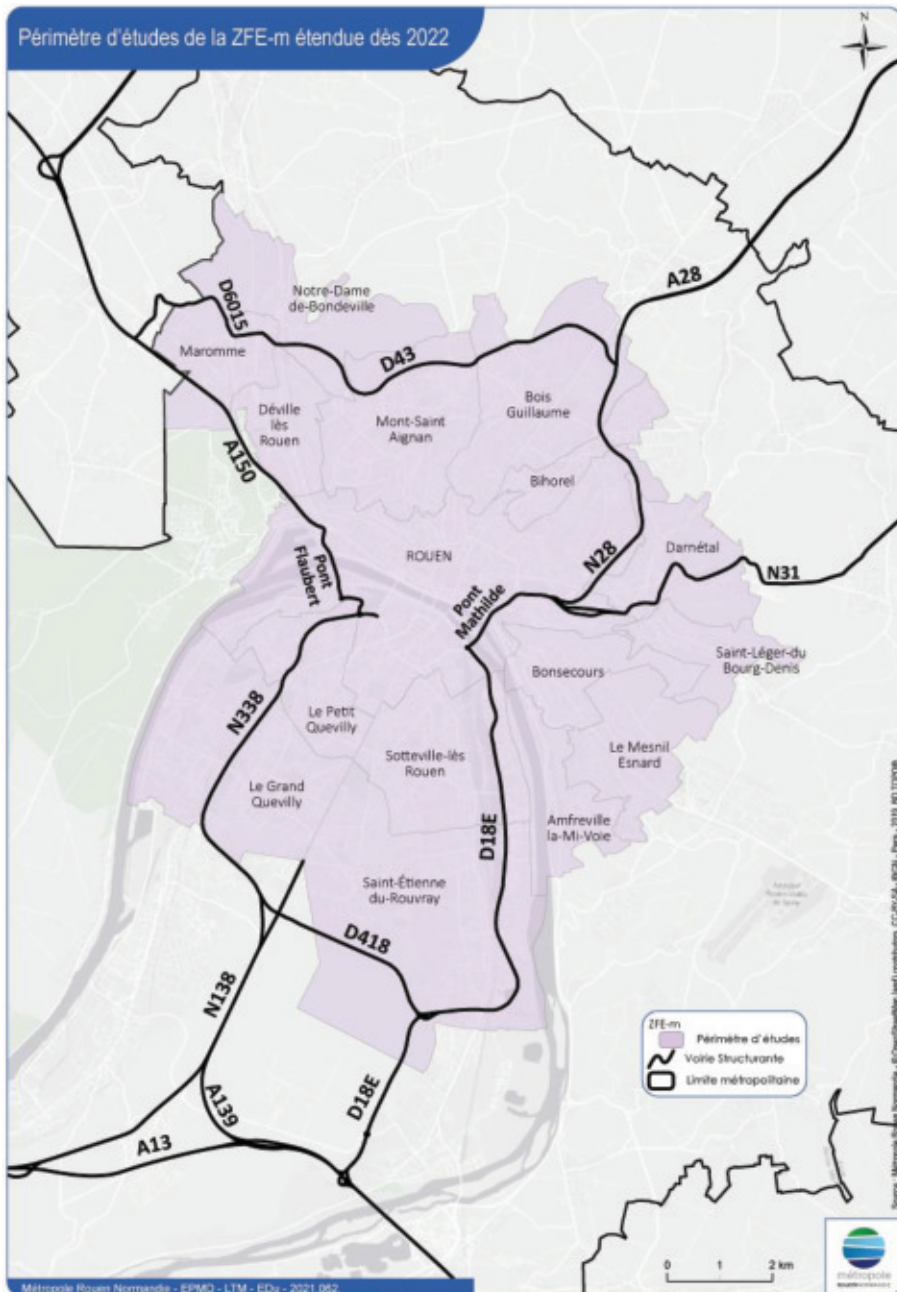
Dérogations permanente
<p>Les véhicules d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage</p> <p>Les véhicules du ministère de la défense</p> <p>Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » (ou une carte de stationnement pour personnes handicapées</p> <p>Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions</p> <p>Les véhicules réalisant un transport exceptionnel munis d'une autorisation, hors véhicules d'encadrement</p> <p>Les véhicules de transport de grumes</p> <p>Les véhicules automoteurs de type « VASP » ou « VTSU », à l'exception des autocaravanes</p> <p>Aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation</p> <p>Les véhicules soumis à un contrôle par les services de l'État</p> <p>Les véhicules de collection</p> <p>Les véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique</p>
Dérogation temporaire à caractère général
<p>Les véhicules de transports publics urbains, d'une durée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5, ▪ 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3 <p>Les catégories de véhicules concernés jusqu'au 30 juin 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les véhicules de type frigorifique « FG TD » ▪ Les véhicules de type citerne « CIT », « CARB » ou « BETON » ▪ Les véhicules porte-engins « PTE ENG » ▪ Les véhicules de dépannage « DEPANNAG » ▪ Les véhicules comprenant une benne fixe ou amovible « BENNE » ou « BEN AMO » <p>Les véhicules selon leur usage, jusqu'au 30 juin 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les véhicules affectés aux personnes morales de droit privé habilités à l'aide alimentaire ▪ Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel se déroulant sur la voie publique, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public ; à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ▪ Les véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ▪ Les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires ▪ Aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation délivrée par une des autorités compétentes ▪ Les véhicules, affectés au transport d'animaux vivants
Dérogation à caractère individuel (12 mois maxi renouvelable 2 fois)
<p>Jusqu'au 31 juillet 2022, les véhicules de catégorie « CTTE » ou « N1 » utilisés par les micro-entreprises, les auto-entrepreneurs, les entreprises de moins de 50 salariés, les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements qui en font la demande</p> <p>Les véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire</p> <p>Les véhicules utilisés dont les délais de livraisons du véhicule de sont importants.</p> <p>Les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un autre véhicule</p> <p>Les véhicules spécifiques utilisés dans le cadre de manifestations et événements exceptionnels (par exemple, foires ou salons en dehors du domaine public).</p>

Un périmètre de restriction 24h/24h et 7j/7j regroupant plusieurs communes de la métropole

Il est envisagé de mettre en place les mesures de restrictions de circulation sur une zone d'environ 116 km² comprenant l'ensemble des voies sur plusieurs communes de⁸ :

Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Rouen, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Sotteville-lès-Rouen

Figure 4 : Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité



⁸ La décision finale d'intégrer la ZFE-m revient au détenteur du pouvoir de police de circulation et de stationnement. Au sein de la Métropole, en agglomération, ce pouvoir est détenu par les Maires et hors agglomération, par le Président de la Métropole.

Pour une meilleure lisibilité de la mesure, les restrictions mises en place au sein du périmètre de la ZFE-m seront appliquées 24h/24h et 7j/7j. Les voiries structurantes pourraient être intégrées à la zone, suite à l'avis et la décision du Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime.



Le périmètre définitif pourra évoluer en fonction des décisions de chaque détenteur du pouvoir de police de circulation et de stationnement ainsi que des résultats issus des différentes phases de consultation.

Calendrier de mise en œuvre de la zone à faibles émissions mobilité

La mise en œuvre de la ZFE-m se déclinera progressivement. Elle comportera deux étapes successives. (Une troisième est envisagée sans pour autant être planifiée.)

Étape 1 : 1^{er} janvier 2022

Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) appartenant à des personnes morales⁹ et destinés au transport de marchandises (catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 ») « non classés » ou de vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m.

Cela signifie que

- Seuls les VUL et PL (catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 ») appartenant à des personnes morales et disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.
- Les véhicules appartenant à des particuliers ne seront pas concernés par cette étape.

Tous les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule. La vignette devra être apposée sur le pare-brise.

Ainsi, le fait d'accéder, de circuler et de stationner sans vignette Crit'Air ou avec une mauvaise vignette Crit'Air est sanctionnable par les forces de police.

Tableau 2 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1^{er} janvier 2022 dans la ZFE-m rouennaise

Caractéristiques des véhicules restreints			
Motorisation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation	Normes Euro	Vignettes Crit'Air interdites à la circulation et au stationnement
Poids Lourds (PL) – Catégorie « N2 » et « N3 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} octobre 2009	Euro 0, 1, 2, 3 et 4	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 2001	Euro 0, 1 et 2	NC
Véhicules utilitaires légers (VUL) – Catégorie « N1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC

NC : non classé

⁹ Les personnes morales sont de 3 ordres : de droit public (l'État, les collectivités territoriales et les établissements publics), de droit privé (société civile, société commerciale, société agricole, associations, fondations, syndicats ...) et de droit mixte (certains établissements publics, ordres professionnels ...). Les particuliers ne sont pas des personnes morales.

Étape 2 : 1^{er} juillet 2022

Tous les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m, quel que soit le statut de propriété (personne morale et personne physique). Les véhicules en location seront également soumis à cette restriction.

Les véhicules visés selon l'arrêté du 21 juin 2016¹⁰ sont :

- Les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles : catégories L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ou L7e ;
- Les voitures : catégorie M1 ;
- Les véhicules utilitaires légers : les véhicules de catégorie N1 ;
- Les poids lourds, autobus et autocars : les véhicules de catégories M2, M3, N2 ou N3.

Cela signifie que seuls les véhicules disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.

Tous les propriétaires véhicules concernés ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule. La vignette devra être apposée comme la vignette d'assurance (sur le pare-brise en bas à droite ou sur la fourche, le garde-boue ou le pare-brise pour les 2 roues motorisés).

Ainsi, le fait d'accéder, de circuler et de stationner sans vignette Crit'Air ou avec une mauvaise vignette Crit'Air est sanctionnable par les forces de police.

Tableau 3 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1^{er} juillet 2022 dans la ZFE-m rouennaise

Caractéristiques des véhicules restreints			
Motorisation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation	Normes Euro	Vignettes Crit'Air interdites à la circulation et au stationnement
Poids Lourds (PL), autobus et autocar – Catégorie « N2 », « N3 », « M2 » et « M3 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} octobre 2009	Euro 0, 1, 2, 3 et 4	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 2001	Euro 0, 1 et 2	NC
Véhicules utilitaires légers (VUL) – Catégorie « N1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC
Voitures (VP) – Catégorie « M1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC
2 roues, tricycles et quadricycles à moteur – Catégorie « L1e », « L2e », « L3e », « L4e », « L5e », « L6e » ou « L7e »			
-	Avant le 1 ^{er} juillet 2004	Pas de normes	NC et Crit'Air 4

NC : non classé

Le projet de loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » actuellement en débat au Parlement, prévoit une interdiction des véhicules de Crit'Air 3 dès le 1^{er} janvier 2025, dans les territoires où une ZFE-m doit être déployé et qui ne respecterait pas les normes de qualité de l'air ambiant.

¹⁰ Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route

Ainsi, en fonction des résultats obtenus sur la qualité de l'air et des injonctions de l'État, il est possible que les véhicules de vignette Crit'Air 3 soit à terme concernés par les restrictions de circulation. Seuls pourraient circuler à terme les véhicules disposant au moins d'une vignette de Crit'Air 2.

De ce fait, il est donc fortement conseillé de remplacer les véhicules anciens par un véhicule neuf ou d'occasion au moins de vignette Crit'Air 2. *[Le remplacement des anciens véhicules par un véhicules d'occasion ou neuf de vignette Crit'Air 2 ne fait l'objet d'aucun soutien financier des différents acteurs publics.]* Il est privilégié les véhicules thermiques essence, GNV, hybride de Crit'Air 1 ou les véhicules électriques ou hydrogène de Crit'Air 0.

Proportion de véhicules concernés

Selon les données fournies par le service statistique (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie, au 1^{er} janvier 2020, le parc routier immatriculé et détenu par les ménages, les entreprises et autres établissements métropolitains et impacté par la ZFE-m est de l'ordre de :

- 37 000 voitures (sur un parc total de 302 000),
- 6 000 véhicules utilitaires légers (sur un parc total de 54 000),
- 1 400 poids lourds (sur un parc total de 5 200),
- 400 bus et autocars (sur un parc total de 700).

Le Ministère de la Transition écologique ne fournit pas de données pour les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles. Au regard de l'Enquête Ménage Déplacements de 2017, le parc de 2 roues motorisés et assimilés serait de l'ordre de 21 000 véhicules. Au niveau national, 1,5 % du parc serait de Crit'Air 4 ou non classé à l'horizon 2023, soit une estimation de 300 véhicules à l'échelle métropolitaine.

En prenant en compte la vitesse de renouvellement des véhicules entre 2019 et 2020, à l'horizon 2022, il est estimé la ZFE-m étendue impacterait environ :

- 20 à 25 000 voitures,
- 2 500 véhicules utilitaires légers,
- 1 000 poids lourds,
- 300 deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, cyclomoteurs ou motocycles

Un très faible impact sur la mobilité

Les études européennes et nationales ont démontré qu'il y avait peu d'impact sur le système global de mobilité. En effet, afin d'améliorer la qualité de l'air, les mesures prises dans le cadre d'une ZFE-m ont pour objet soit de modifier le mode de déplacement, soit de renouveler le véhicule motorisé polluant par un véhicule nettement moins émissif.

L'étude de trafic menée par la Métropole pour évaluer cette Zone à Faibles Émissions mobilité reste très cohérente avec ces différents constats. Il a donc été confirmé qu'à l'échelle de la Métropole, il y aurait :

- Un très faible report modal ; c'est-à-dire que peu de déplacements réalisés en voiture le serait en transport collectifs, à vélo ou à pied.

- Un très faible développement de l'intermodalité ; c'est-à-dire que peu de déplacements réalisés auparavant qu'en voiture combinerait le vélo, la marche, les transports collectifs et la voiture.
- Une très faible réduction du trafic dans la ZFE-m et un très faible report sur des axes autour de la ZFE-m (+ 200 véhicules/jour sur le pont de Brotonne, par exemple).

Une réduction des émissions de NO₂ et de poussières grâce à la ZFE-m

Les études sur la qualité de l'air ont été réalisées en prenant comme année de référence, l'année 2017 (trafic routier, pollution de fond, conditions météorologiques moyennes ...). *[Les données d'exposition fournies pour l'année 2019 ne sont en aucun cas comparables¹¹.]*

Les hypothèses de renouvellement « naturel » du parc routier doivent être prises en compte pour évaluer les effets de la Zone à Faible Émissions mobilité. En effet, la ZFE-m permet de conforter les hypothèses du renouvellement structurel du parc routier

Ainsi, la Zone à Faibles Émissions mobilité concernant l'ensemble des véhicules, combinée au renouvellement naturel du parc routier, aurait pour conséquence la réduction probable, à l'échelle de la ZFE-m, entre 2017 et 2023 :

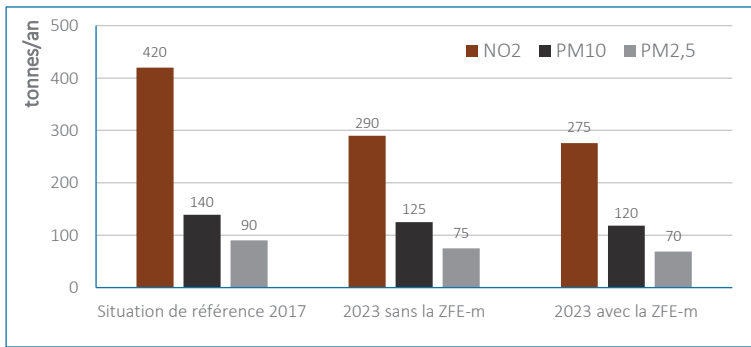
- Des émissions de :
 - Dioxyde d'azote - NO₂ de l'ordre de 34 % (soit 144 tonnes)
 - Poussières – PM₁₀ de l'ordre de 14 % (soit 20 tonnes)
 - Poussières – PM_{2,5} de l'ordre de 23 % (soit 21 tonnes)
- De l'exposition des populations :
 - Au-delà des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂) de l'ordre de 90 % (soit environ 300 personnes)
 - Au-delà des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé pour les poussières PM₁₀ de l'ordre de 37 % (soit environ 18 000 habitants)
 - Au-delà des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé pour les poussières PM_{2,5} de 36 % (soit environ 4 300 habitants)

Les bénéfices environnementaux, en part relative, sont similaires s'il est pris en compte le périmètre de la zone administrative de surveillance (ZAS)¹² de la qualité de l'air de Rouen. Ceci indique la quasi-absence de report de trafic au sein de cette zone de surveillance.

¹¹ Entre 2017 et 2019, les valeurs de la pollution de fond sont différentes ainsi que les conditions météorologiques moyennes. Par ailleurs, les concentrations moyennes, notamment pour les poussières, sont tellement proches du seuil recommandé par l'OMS, qu'en fonction des arrondis, les estimations des populations exposées aux poussières peuvent être considérablement différentes.

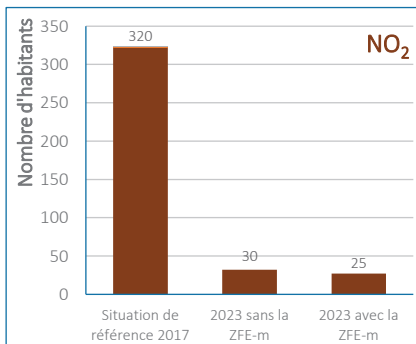
¹² La ZAS de Rouen comprend toutes les communes de la Métropole ainsi que les communes de Barentin, La Vaupalière, Montigny, Pissy-Pôville, Roumare, Saint-Jean-du-Cardonnay et Villers-Écalles.

Figure 5 : Réduction estimée des émissions à l'échelle de la ZFE-m

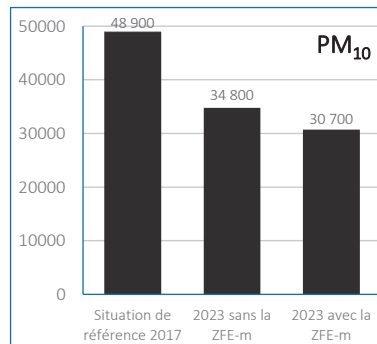


Source : Atmo Normandie – 2021

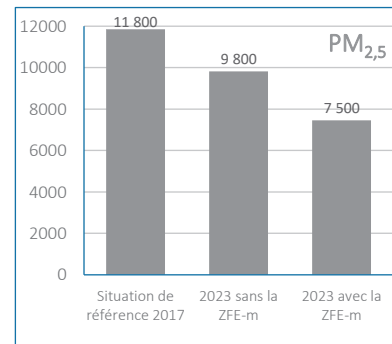
Figure 6 : Réduction estimée des expositions des populations à l'échelle de la ZFE-m



NO₂ – Valeurs réglementaires européennes



PM₁₀ – Valeurs recommandées par l'OMS



PM_{2,5} – Valeurs recommandées par l'OMS

Source : Atmo Normandie – 2021

La pollution atmosphérique : contexte national et métropolitain

La pollution atmosphérique : enjeu sanitaire et environnemental

Malgré une amélioration notable de la qualité de l'air au cours des dernières décennies en France et en région Normandie, la pollution atmosphérique constitue toujours un enjeu majeur de santé publique.

En France, Santé Publique France estime que la pollution par les particules fines (PM_{2,5}) émises par les activités humaines est à l'origine chaque année, en France continentale, d'au moins 40 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans. L'agence a également évalué que si toutes les communes françaises respectaient la valeur recommandée par l'OMS pour les concentrations PM_{2,5} dans l'air ambiant (i.e. 10 µg/m³), ce sont plus de 17 000 décès qui pourraient être évités chaque année en France. En termes d'impact économique, la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air du Sénat¹³ estime 40 000 décès prématurés chaque année et que le coût total de la pollution de l'air (extérieur et intérieur) s'établit entre 68 et 97 milliards d'euros par an pour la France, dont une très large part est liée aux impacts sanitaires. Le coût non sanitaire est estimé a minima à 4,3 milliards d'euros par an.

Par ailleurs, en 2018, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estimait de son côté que la pollution de l'air était responsable de 442 000 décès prématurés par an en Europe.

La pollution de l'air est un phénomène complexe, consécutif à l'association d'un grand nombre de substances, qui interagissent de façon variable entre elles et avec l'environnement qui les entoure. Ses effets sanitaires sont reconnus par les organisations internationales de santé.

Quatre polluants font l'objet de mesures de contrôle en France :

- Trois polluants primaires émis comme tels dans l'atmosphère :
 - le dioxyde d'azote (NO₂),
 - les particules fines PM₁₀ – diamètre inférieur à 10 µm,
 - les particules fines PM_{2,5} – diamètre inférieur à 2,5 µm.
- Un polluant secondaire résultant de l'interaction de polluants primaires combinés à des conditions météorologiques particulières : l'ozone (O₃)

Les limites d'exposition aux différents polluants atmosphériques sont strictement encadrées par le droit communautaire repris au niveau national. Si chaque pays membre de l'Union Européenne a l'obligation de respecter les limites ci-dessous, ils existent également des recommandations de l'OMS qui disposent de standards sanitaires plus exigeants.

¹³ Pollution de l'air – Le coût de l'inaction – Rapport n° 610 (2014-2015) de Mme Leila AÏCHI, fait au nom de la CE coût économique et financier de la pollution de l'air, déposé le 8 juillet 2015.

Tableau 4 : Concentrations maximales admissibles selon la réglementation européenne (directive 2008/50/CE) transcrite en droit national par l'Article R221-1 du Code de l'Environnement

Valeurs limites	Dioxyde d'azote NO ₂	Poussières inf. à 10 µm PM ₁₀	Poussières inf. à 2,5 µm PM _{2,5}
horaires	200 µg/m ³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 heures/an	-	-
quotidiennes	-	50 µg/m ³ sur 24h à ne pas dépasser plus de 35 jours/an	-
annuelles	40 µm/m ³ en moyenne annuelle	40 µm/m ³ en moyenne annuelle	25 µm/m ³ en moyenne annuelle

Tableau 5 : Concentrations maximales admissibles selon les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)

Valeurs limites	Dioxyde d'azote NO ₂	Poussières inf. à 10 µm PM ₁₀	Poussières inf. à 2,5 µm PM _{2,5}
horaires	200 µg/m ³ en moyenne horaire	-	-
quotidiennes	-	50 µg/m ³ sur 24h à ne pas dépasser plus de 3 jours/an	25 µg/m ³ sur 24h à ne pas dépasser plus de 3 jours/an
annuelles	40 µm/m ³ en moyenne annuelle	20 µm/m ³ en moyenne annuelle	10 µm/m ³ en moyenne annuelle

Aucun individu ne pouvant se passer de respirer, l'exposition à ces substances polluantes concerne l'ensemble de la population. Les enfants en bas âge, les personnes âgées ainsi que les personnes souffrant de pathologies respiratoires et/ou cardiovasculaires sont les plus sensibles à l'altération de la qualité de l'air.

Bien que la pollution de l'air diminue sur le long terme en raison des évolutions technologiques, des changements de comportements sociaux et du développement d'outils et de plans pour la protection de l'atmosphère, cette amélioration demeure insuffisante pour atteindre un air de qualité à court ou moyen terme. Également sous la demande sociétale, une action publique est ainsi nécessaire pour accélérer les processus en cours et provoquer notamment un changement de comportements de l'ensemble des parties prenantes de la qualité de l'air, afin d'aboutir à des niveaux de pollution qui ne seraient plus nocifs pour la santé des habitants.

Par ailleurs, en raison de l'amélioration des connaissances sur la santé publique de la pollution de l'air, il est fortement probable que les normes européennes de qualité de l'air ambiant tendent à reprendre les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les dépassements de valeurs limites constatés par l'Union Européenne

Contentieux européen pour le dioxyde d'azote - NO₂

Les normes sanitaires européennes de qualité de l'air concernant le NO₂ entrées en vigueur en 2010 sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations.

Après avoir adressé à la France un avis motivé en février 2017, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) le 17 mai 2018 pour non-respect des normes sanitaires et insuffisance des plans d'action pour 12 zones. Bien que les premiers avis motivés de la Commission Européenne mentionnait la zone administrative de surveillance de qualité de l'air de Rouen, la saisine de la CJUE ne faisait plus état de la zone rouennaise.

Ainsi, la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE), lors d'un arrêt rendu le jeudi 24 octobre 2019, « pour manquement aux obligations issues de la directive » 2008/50/CE concernant la qualité de l'air. Concrètement, la justice européenne estime que « la France a dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le 1^{er} janvier 2010 ».

Précontentieux européen relatif aux particules fines PM₁₀

La France est également visée par un précontentieux relatif aux particules fines, après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes. Une réponse a été envoyée par la France à la Commission européenne le 29 juin 2015 puis complétée le 25 juillet 2016.

L'abaissement fortement probable des seuils européens concernant les teneurs de poussières dans l'air ambiant va augmenter le risque de contentieux juridique pour la France et les différents territoires nationaux.

Contentieux nationaux

Le 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint au Gouvernement d'élaborer et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de ramener – dans 13 zones du territoire et dans le délai le plus court possible – les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) en dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 transposée dans le code de l'environnement.

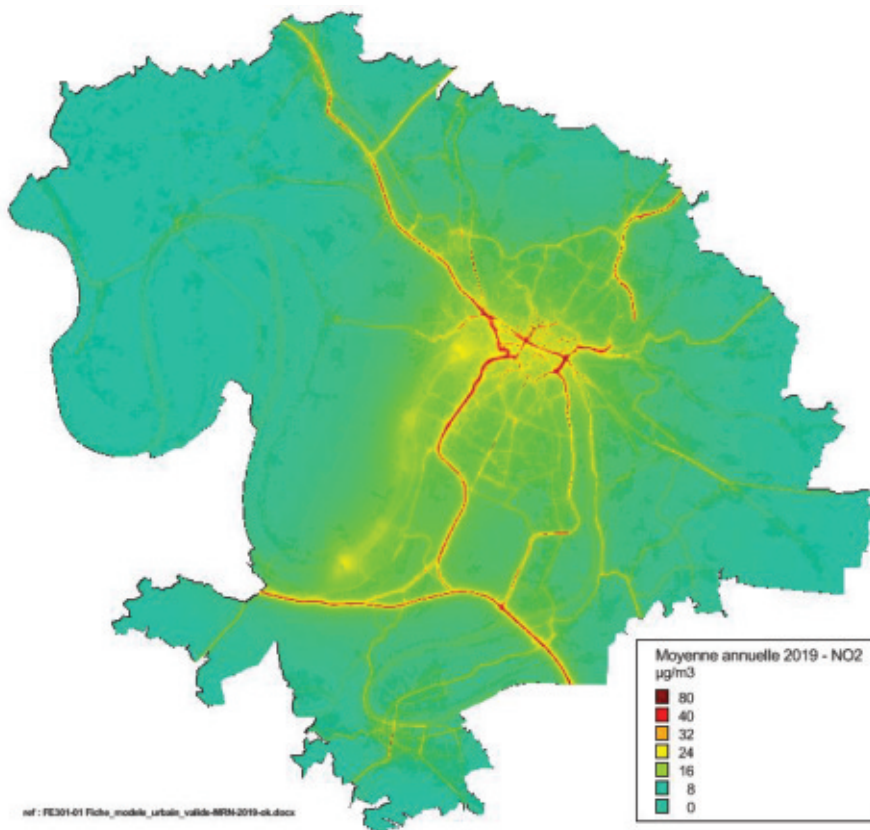
En juillet 2020, le Conseil d'État a déduit que l'État n'a pas pris des mesures suffisantes dans 8 zones encore en dépassement pour que sa décision de juillet 2017 puisse être regardée comme pleinement exécutée.

En conséquence, la plus haute juridiction administrative a décidé d'infliger à l'État une astreinte de 10 M€ par semestre, soit plus de 54.000 euros par jour, tant qu'il n'aura pas pris les mesures qui lui ont été ordonnées et ce, dès juin 2021. Ce montant d'astreinte a été évalué au regard de l'importance du respect du droit de l'Union européenne, de la gravité des conséquences en matière de santé publique et de l'urgence particulière qui en résulte.

Le contexte métropolitain

La Métropole Rouen Normandie ne fait pas ou partie des zones de qualité de l'air identifiées par la Commission Européenne et le contentieux national. Toutefois, Atmo Normandie a estimé qu'il y avait eu, pour l'année 2019, entre 700 et 800 habitants de la Métropole probablement exposés à des niveaux de pollution supérieurs aux limites réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂). Cette exposition serait due quasi exclusivement au trafic routier.

Figure 7 : Carte d'exposition moyenne au dioxyde d'azote (NO₂) en 2019 au sein de la Zone Administrative de Surveillance de la qualité de l'air de Rouen



Source : Atmo Normandie- 2020

En matière d'exposition aux poussières PM₁₀, aucun habitant métropolitain ne serait exposé à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. Cependant, les valeurs limites européennes en matière de concentration de PM₁₀ (40 µg/m³ en moyenne annuelle) sont deux fois supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (20 µg/m³ en moyenne annuelle). Il est estimé qu'en 2019, environ 1 200 et 1 300 personnes exposées à des concentrations moyennes annuelles excédant les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Concernant les Poussières PM_{2,5}, aucun habitant métropolitain ne serait exposé à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. Cependant, les valeurs limites européennes en matière de concentration de PM_{2,5} (25 µg/m³ en moyenne annuelle) sont deux fois et demie supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (10 µg/m³ en moyenne annuelle). Il est estimé qu'en 2019, environ 255 000 personnes probablement exposées à des concentrations moyennes annuelles excédant les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, soit près de la moitié des habitants de la zone administrative de surveillance la qualité de l'air de Rouen¹⁴.

¹⁴ La zone administrative de surveillance (ZAS) de la qualité de l'air de Rouen comprend l'ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie ainsi que les communes de Barentin, La Vaupalière, Montigny, Pissy-Pôville, Roumare, Saint-Jean-du-Cardonnay et Villers-Écalles.

Une amélioration de la qualité de l'air mais ...

Le réseau de surveillance de la qualité de l'air

Les niveaux de pollution sont mesurés par un réseau de stations de mesures contrôlé par Atmo Normandie qui est une association agréée de surveillance de la qualité de l'air par l'État (AASQA).

Le réseau de mesures d'Atmo Normandie est composé de plusieurs sites dont deux types sont pris en considération pour les études liées à la pollution due au trafic routier :

- Les stations de « trafic » qui représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine.
- Les stations « urbaines » qui mesurent l'air respiré par la majorité des habitants d'une agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ou d'une installation industrielle.

L'association Atmo Normandie réalise également diverses simulations pour évaluer l'exposition de personnes.

Des émissions en baisse

Entre 2008 et 2014, comme l'indique le tableau ci-après, les émissions annuelles d'oxydes d'azote (NOx)¹⁵ ont connu des baisses de plus de 30 %, et de l'ordre de 13 à 14 % pour les particules fines (PM₁₀ – de taille inférieure à 10 µm et PM_{2,5} – de taille inférieure à 2,5 µm) sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.¹⁶

Tableau 6 : Variation des émissions entre 2008 et 2014 par source d'émission sur la Métropole Rouen Normandie

Polluants	Secteurs émetteur				Variation 2008-2014
	Industrie	Résidentiel tertiaire	Transports	Agriculture	
Oxydes d'azote	- 41%	- 40%	- 21%	- 48%	- 32%
	- 1 910 t/an	- 410 t/an	- 1 025 t/an	- 110 t/an	- 3 460 t/an
Particules PM ₁₀	-10%	- 22 %	+ 10%	- 67 %	- 14 %
	- 65 t/an	- 110 t/an	+ 40 t/an	- 100 t/an	- 239 t/an
Particules PM _{2,5}	+ 340 %	- 24 %	- 1 %	- 83 %	- 13 %
	+ 90 t/an	- 120 t/an	- 2 t/an	- 95 t/an	- 124 t/an

Source : Atmo Normandie

Pour les NOx, la baisse significative observée est surtout liée aux secteurs de l'industrie, du résidentiel et tertiaire et dans une moindre mesure, le transport routier. La diminution des émissions industrielles, est en grande partie imputable à une efficacité grandissante des technologies de dépollution (afin de répondre à la réglementation). La diminution des émissions du transport routier provient essentiellement du renouvellement du parc automobile.

¹⁵ Les composés estimés sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) dont la somme est regroupée sous le terme d'oxydes d'azote (NOx). Les mesures sur le terrain sont faites pour le NO₂.

¹⁶ Source : méthode cadastrale, données 2008 à 2014, ATMO Normandie.

Pour les PM₁₀ et les PM_{2,5}, la baisse observée sur plusieurs années est imputable au secteur de l'agriculture et du résidentiel/tertiaire (renouvellement progressif des appareils de chauffage). Les émissions dues par le secteur des transports sont en augmentation ; le renouvellement du parc automobile, avec la généralisation des filtres à particules à l'ensemble des véhicules neufs à partir de 2011 est compensée par l'augmentation du trafic global. En effet, une des principales sources provient de l'abrasion des matériaux (freins, pneus, enrobé).

Un polluant toujours au-dessus des normes fixées sur le territoire de la Métropole : le dioxyde d'azote (NO₂)

Si l'ensemble des émissions de polluants a connu une baisse significative, les niveaux de concentration¹⁷ de dioxyde d'azote (NO₂) relevé sur le réseau de stations de mesures en continu d'Atmo Normandie, ne respectent toujours pas les limites européennes sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. En effet, sur les 5 dernières années (2016-2020), il est constaté que les limites relatives au dioxyde d'azote (NO₂) ne sont pas respectées sur au moins 3 ans. Ainsi, la zone rouennaise est reconnue comme étant un territoire où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière conformément à l'article 86 de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et du décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020.

Par ailleurs, l'année 2020 est particulière en raison de la crise sanitaire mondiale. Les périodes de confinement successif dont celle entre mars et mai 2020, ont permis de réduire drastiquement les émissions de NO₂.

Sur les deux types de station du réseau de mesures d'Atmo Normandie, il est constaté :

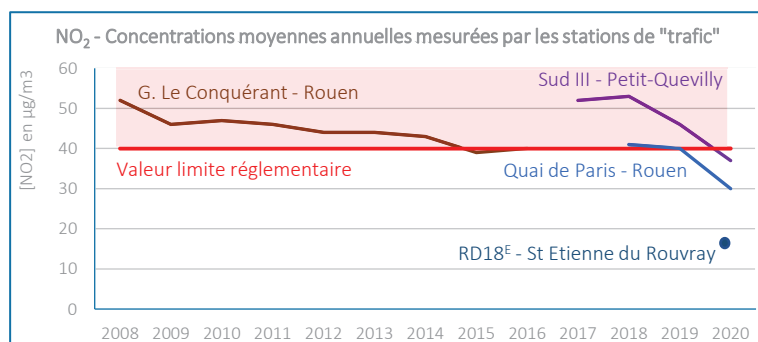
- les stations de « trafic ». La situation sur Rouen est particulière du fait de changement de localisation des sites. En effet, la station située au droit du pont Guillaume le Conquérant en rive droite à Rouen, référence depuis 1999, a cessé de fonctionner le 5 janvier 2017 suite au réaménagement du boulevard des Belges. Trois nouvelles stations ont alors été mises en place depuis :
 - le long de la voie SUD III à Petit-Quevilly, au droit de la Jardinerie « Poulain » à compter du 5 janvier 2017, pour une période provisoire en lien avec les travaux d'aménagement de la liaison voie Sud III ↔ Pont Flaubert,
 - le quai de Paris à Rouen, mis en service le 19 décembre 2017,
 - Le long de la RD18E à Saint-Étienne-du-Rouvray, mis en service le 5 janvier 2020.
- les stations « urbaines ». Trois sites répondant à cette typologie sont situés sur le territoire métropolitain :
 - Palais de Justice (Rue Saint Lô) à Rouen, mis en service le 25 octobre 2000,
 - CHS du Rouvray à Sotteville-lès-Rouen, mis en service le 12 janvier 2000
 - Piscine (allée Paul Gauguin) à Petit-Quevilly, mis en service le 20 février 2005.

La station Guillaume le Conquérant montrait une amélioration tendancielle de la qualité de l'air, en bordure de trafic routier ; tendance confirmée par les 3 stations de mesures « urbaines ». Son arrêt en 2017 ne permet pas de suivre la tendance sur les 5 dernières années prises en référence par les différentes administrations françaises et européennes.

¹⁷ Il convient de distinguer les émissions de polluants qui correspondent aux quantités de polluants directement rejetées dans l'atmosphère par les activités humaines (cheminées d'usine ou de logements, pots d'échappement, agriculture...) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols) exprimées par exemple en kilogrammes ou tonnes par an ou par heure ; avec les concentrations de polluants qui caractérisent la qualité de l'air que l'on respire, et qui s'expriment le plus souvent en microgrammes par mètre cube (µg/m³)

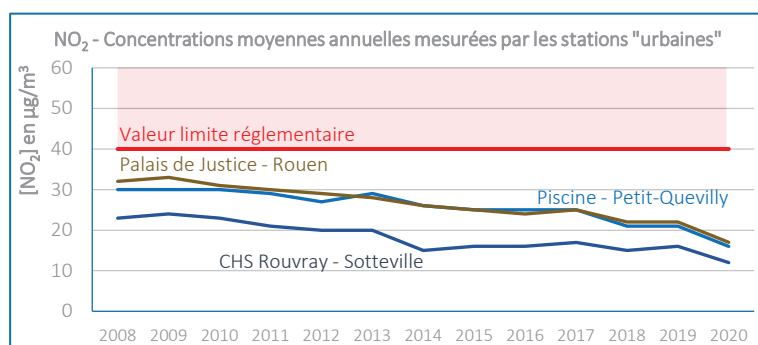
Sur les trois nouvelles stations de mesure de « trafic », deux ne respectent pas la valeur limite de concentration moyenne annuelle ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur 1 an) pour le dioxyde d'azote (NO_2).

Figure 8 : Concentrations moyennes annuelles de NO_2 sur les stations de « trafic » entre 2008 et 2020



Source : Atmo Normandie

Figure 9 : Concentrations moyennes annuelles de NO_2 sur les stations « urbaines » entre 2008 et 2020



Source : Atmo Normandie

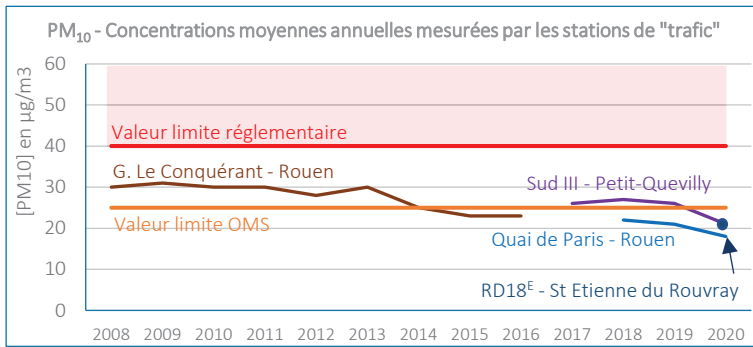
Des quantités de poussières qui transgressent les recommandations de l'OMS

Toutes les stations de mesures indiquent le respect des seuils réglementaires pour les concentrations de particules fines PM_{10} et $\text{PM}_{2.5}$. Cependant, les valeurs limites européennes en matière de PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle) sont deux fois supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle).

Ainsi, la tendance à la baisse des émissions de particules fines observée lors des dernières années, doit se poursuivre afin d'atteindre les recommandations de l'OMS. Toutefois, les sources sont variées. Pour le secteur des transports, il convient de rappeler que la combustion n'est pas la seule source ; l'abrasion des pneus, des freins et des revêtements routiers en constituent une source non négligeable¹⁸. De plus, le trafic remet en suspension des poussières.

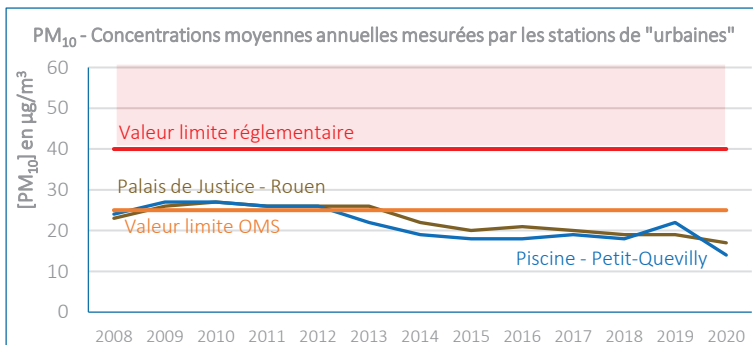
¹⁸ Selon une étude du CITEPA en 2016, l'abrasion des freins, des pneus et des revêtements routiers seraient responsables de 45 à 50 % des poussières émises par le secteur du trafic routier.

Figure 10 : Concentrations moyennes annuelles de PM₁₀ (diamètre inférieur à 10 µm) sur les stations de « trafic » entre 2008 et 2020



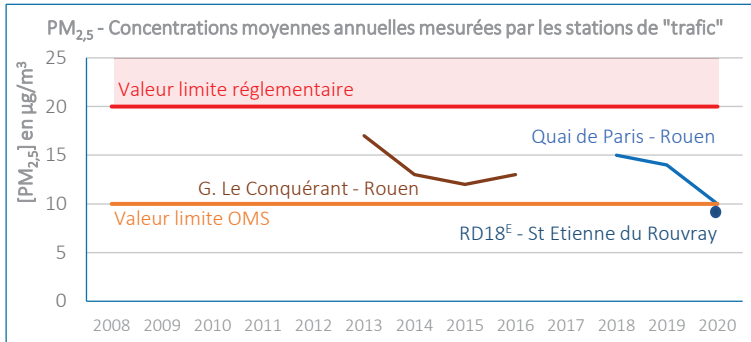
Source : Atmo Normandie

Figure 11 : Concentrations moyennes annuelles de PM₁₀ (diamètre inférieur à 10 µm) sur les stations « urbaines » entre 2008 et 2020



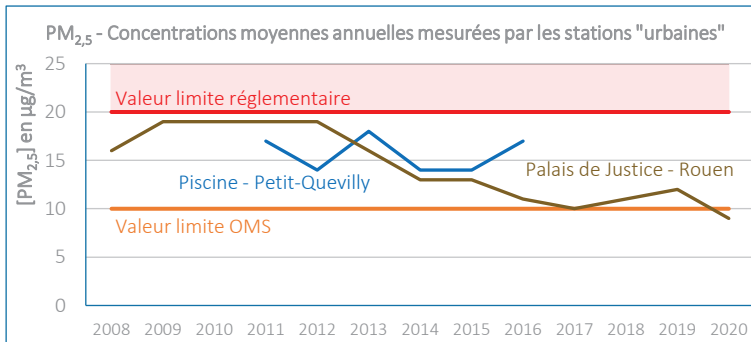
Source : Atmo Normandie

Figure 12 : Concentrations moyennes annuelles de $PM_{2,5}$ (diamètre inférieur à $2,5 \mu m$) sur les stations de « trafic » entre 2008 et 2020



Source : Atmo Normandie

Figure 13 : Concentrations moyennes annuelles de $PM_{2,5}$ (diamètre inférieur à $2,5 \mu m$) sur les stations « urbaines » entre 2008 et 2020



Source : Atmo Normandie

Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilité à étendre

L'article 86 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités instaure obligatoirement une **Z**one à **F**aibles **É**missions **m**obilité (ZFE-m) lorsque les valeurs réglementaires annuelles ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire. Le Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 définit le 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.

Les relevés effectués par Atmo Normandie indiquent des dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) sur au moins 3 ans lors des 5 dernières années (2016-2020) sur le territoire couvert par la Métropole Rouen Normandie. Par ailleurs, il y a encore trop de personnes exposées à des teneurs en dioxyde d'azote supérieures aux valeurs limites réglementaires.

Par conséquent, au regard de la situation de la qualité de l'air et du contexte réglementaire, une **Z**one à **F**aibles **É**missions **m**obilité (ZFE-m) a dû être instituée sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, au 1^{er} juillet 2021.

Le dispositif de ZFE-m fortement soutenu par l'État, est déjà adopté par plus de 240 villes ou métropoles européennes. Il est reconnu comme un des moyens pour réduire les émissions de polluants provenant du trafic routier.

L'extension de la ZFE-m à plusieurs communes est donc une nécessité absolue pour améliorer la qualité de l'air ambiant, pour préserver la santé et l'espérance de vie de tous.

Les actions de la Métropole, engagée dans la lutte contre la pollution atmosphérique

L'accord de Rouen

Après l'entrée en vigueur de l'accord de Paris pour le climat, la Métropole Rouen Normandie s'est engagée dans la dynamique internationale pour contenir la hausse des températures en deçà de 2°C. Elle a ainsi lancé sa COP21 locale, amenant à l'Accord de Rouen.

Au-delà des actions qu'elle porte sur son patrimoine et à travers ses compétences, la Métropole fait le choix d'être l'animatrice de la dynamique territoriale nécessaire pour atteindre ces objectifs. Pour animer cette dynamique territoriale, la Métropole Rouen Normandie est accompagnée par un groupe d'experts intitulé « GIEC local » chargé d'apporter une expertise scientifique approfondie au niveau local sur le changement climatique et ses conséquences, afin d'aller vers des solutions d'adaptation appropriées à notre territoire. Le GIEC local propose des publications disponibles sur le site notrecop21.fr.

La Métropole a mis en place des outils visant à accompagner les démarches individuelles et collectives. Afin d'évaluer cette démarche de mobilisation des acteurs du territoire, un conseil d'évaluation de la transition écologique, composé d'une vingtaine d'acteurs locaux dont les compétences regroupent l'ensemble des enjeux « climat air énergie », rend un avis annuel et communique sur la politique évaluée et ses résultats.

Les diverses démarches visant à diminuer la consommation énergétique et améliorer la qualité de l'air

Habitat

L'amélioration de l'habitat constitue une des premières pistes afin de limiter les consommations excessives d'énergies et par conséquent, l'impact financier sur les ménages. Ainsi, la Métropole apporte :

- Un service de conseils gratuits et indépendants sur les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables. L'Espace Info Energie (EIE) de la Métropole permet à tous de bénéficier de conseils pour optimiser les travaux envisagés, s'informer sur les aides financières existantes et les moyens d'isolation thermique ainsi que l'utilisation des énergies renouvelables
- Un soutien financier, sous condition, pour lutter contre la précarité énergétique notamment due à la vétusté des logements individuels ou collectifs de plus de 15 ans.

Par ailleurs, la Métropole a en charge huit réseaux de chaleur publics permettant de chauffer logement, équipements publics ... à partir d'énergie renouvelable ou de récupération. Ainsi, en 2017, ces réseaux ont délivré 320 000 MWh de chaleur aux abonnés, soit l'équivalent de 32 000 équivalents logements.

Consommer autrement

L'amélioration de la qualité de l'air demande à revoir également nos habitudes de consommation. Ainsi, la Métropole encourage :

- Le réemploi et le recyclage des textiles, linge et chaussures, en installant des points d'apport volontaire. Cette démarche a en outre un volet économique et sociale.
- Le rapprochement des producteurs locaux de ses habitants à travers le référencement des différents lieux de vente en circuit court.

Ces quelques actions s'inscrivent également dans le changement des comportements qu'accompagne la Métropole Rouen Normandie. Sont développés de nombreux dispositifs d'accompagnement et sensibilisation aux changements comportementaux dont l'objectif est la préservation de l'environnement. Ainsi, les thèmes de la mobilité, de la réduction des déchets et de l'énergie sont abordés à travers divers outils. Les dispositifs d'accompagnement des projets d'éducation à l'environnement proposés par la Métropole sont gratuits. Les établissements accompagnés sont seuls porteurs et gestionnaires de leurs projets.

Mobilité

Afin d'améliorer la qualité de l'air, les mesures prises dans le cadre d'une ZFE-m ont pour objet soit de modifier le mode de déplacement, soit de renouveler le véhicule motorisé polluant par un véhicule nettement moins émissif. Ainsi, pour proposer des alternatives, notamment à la voiture individuelle, la Métropole :

- Développe le réseau ASTUCE afin de s'adapter aux besoins de tous. Ainsi, par exemple, peuvent être cités :
 - La mise en service de la 4ème ligne de bus à haut niveau de service (T4), le 25 mai 2019 ;
 - Le prolongement de la ligne F1 pour desservir la Plaine de la Ronce ;
 - Le renouvellement régulier du parc des véhicules vers des véhicules peu ou non émissifs ;
 - Une tarification sociale développée pour que même les plus fragiles financièrement puissent se déplacer.
 - La recomposition du réseau, à la rentrée de septembre 2022, afin de rendre plus efficient le service aux usagers.
- Intègre le dispositif système ATOUMOD permettant de circuler sur le réseau de transport TER normand et sur l'ensemble des réseaux de transports urbains, départementaux et régionaux via une tarification et une billettique combinée.
- Encourage le report modal avec la création d'un réseau de parking-relais P+R. Ces parkings permettent de stationner gratuitement pour les usagers du réseau Astuce.
- Encourage l'utilisation du vélo. Ainsi :
 - Une aide à l'acquisition de vélos spécifiques (vélo à assistance électrique, pliant, cargo ou familial ainsi que châssis pendulaires à deux roues) a été mise en place permettant à la Métropole de soutenir l'acquisition de 4 000 vélos depuis 2018.
 - L'ouverture en septembre 2021 d'une vélo station rue Jeanne d'Arc à Rouen. L'objectif est de proposer en location des vélos classiques, électriques, cargo ... en appliquant une tarification sociale.
 - Une application a été développée en partenariat avec Géovélo, afin de guider les cyclistes.
 - Le développement des aménagements cyclables. À l'horizon 2026, 100 km d'aménagements cyclables confortables et sécurisés devront être créés.
 - Des abris vélos fermés ont été déployés sur le territoire de la Métropole. Au nombre de huit, ils sont en connexion avec le réseau ASTUCE. Ils permettent de stationner dans

- un abri fermé et sous vidéo son vélo dans la cadre de la pratique d'intermodalité bus-vélo ;
- Le déploiement de stationnement vélo, notamment en lien avec les services : loisirs, culture, commerces, santé, transport ...
 - Contribue au développement de l'électromobilité. Ainsi depuis 2012, la Métropole déploie des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie et la Ville de Rouen ont instauré, pour tous les véhicules 100% électrique, la gratuité permanente du stationnement en voirie sur le périmètre de la Ville de Rouen (à l'exception des parkings privés ou concédés). Cette disposition a été renouvelée chaque année depuis 2012. La Ville d'Elbeuf a pris un arrêté similaire en 2014.
 - Soutient les projets innovants pour améliorer l'efficacité du transport logistique, sur les derniers kilomètres (décarbonation, taille et poids des véhicules ...). Il s'agit de proposer de nouveaux services de remplacement ou complémentaires, en adéquation avec la demande sociétale. Peuvent être cités :
 - L'ouverture d'un Centre de Distribution Mutualisée (CDM) en février 2021, sur une surface de 2 000 m², boulevard des Docks à Grand Quevilly par la société URBV, filiale du Groupe La Poste. Le centre a pour objet le dégroupage des marchandises acheminées tout en proposant des services de proximité pour les acteurs de la ville (Livraison à la demande, stockage de proximité / réserves déportées etc.)
 - L'implantation prévu d'un ou plusieurs Espaces de Logistique Urbaine (ELU) à proximité immédiate du centre-ville sur une surface de 2 à 500 m² qui permettront afin de dispatcher et livrer en mode doux aux commerçants et à leurs clients.
 - Souhaite développer un service de véhicules en autopartage pour tous. Certains véhicules pourraient être réservés aux commerçants, notamment des véhicules utilitaires calorifugés.

Le renouvellement du parc routier

Une des réactions face à une ZFE-m est de changer le véhicule polluant par un véhicule peu ou non émissif lors de son utilisation. En règle générale, cette solution est privilégiée par l'ensemble des acteurs particuliers ou professionnels. Ainsi, pour les accompagner, des dispositifs de soutien sont mis en place.

Soutien de la Métropole

Depuis le 1^{er} juin 2021, la Métropole Rouen Normandie a mis en place un dispositif d'aides à la conversion des véhicules. Ce dispositif complète et est cumulable avec les aides nationales et/ou régionales décrits sommairement ci-après. Il permettra notamment de déclencher la surprime « ZFE » de l'État.

Depuis le 1^{er} juin 2021, le dispositif d'aides métropolitaines cible les véhicules utilitaires légers des très petites entreprises, des micro-entreprises et des commerçants non sédentaires domiciliés dans la Métropole Rouen Normandie. Le dispositif est limité à 3 véhicules par établissements. La Métropole va consacrer 1,2 M€ sur 3 ans pour soutenir le renouvellement du parc routier des petites entreprises. Les demandes sont à déposer uniquement sur le site internet de la Métropole (www.metropole-rouen-normandie.fr/demande-d-aide-a-l-acquisition-d-un-vehicule-moins-polluant).

Tableau 7 : Tableau des aides de la Métropole Rouen Normandie à destination des entreprises métropolitaines

Type de véhicule	Motorisation	Type d'acquisition	Montant de l'aide
Véhicule Utilitaire Légers (VUL)	Électrique	Occasion	2 000 € / VUL
	Gaz Natural (GNV)		
	Essence Crit'Air 1		
	Hybride rechargeable	Neuf, LOA/LDD, occasion	
	Hydrogène		
	Rétrofit GNV		

Source : Métropole Rouen Normandie

Le soutien à l'achat de véhicule d'occasion et du rétrofit (changement du mode d'énergie pour les véhicules) permet le renouvellement du parc en diminuant l'impact financier et sur l'environnement via la consommation de nouvelles ressources.

Un dispositif d'aides sera également mis en place pour les ménages. Il est envisagé de moduler le montant de l'aide en fonction des ressources des ménages. Par ailleurs, comme pour les entreprises, les véhicules d'occasion essence de Crit'Air 1 seront éligibles.

Soutien national

À titre indicatif (soumis à évolution), des aides nationales sont disponibles possibles pour les ménages et les entreprises :

- **La prime à la conversion** (prime à la casse) : L'État met en place un dispositif financier en cas d'abandon d'un ancien véhicule diesel ou essence (VP, camionnettes ou VASP) remplacé par un véhicule peu ou moins émissif en CO₂/km.
 - Le montant de l'aide varie en fonction du revenu de référence du ménage.
 - Pour les personnes morales, ce dispositif est limité à un seul véhicule.
- **L'aide majorée ZFE-m** dite surprime ZFE-m (à l'exception des véhicules éligibles à la prime rétrofit) peut être accordée car la Métropole attribue une subvention. Le montant est équivalent à la subvention de la collectivité territoriale plafonnée à 1 000 €. Pour la percevoir, il faut travailler ou habiter dans la zone. Quant aux entreprises, elles doivent être domiciliées dans la zone.
- **Le bonus écologique** pour l'acquisition ou la location d'un véhicule neuf électrique ou hybride rechargeable. Le montant de l'aide varie en fonction de la catégorie du nouveau véhicule et de son prix.
- **L'aide rétrofit** de transformation des véhicules (voiture, camionnette, 2 ou 3 roues) thermiques en véhicules électriques. Le montant de l'aide varie en fonction du revenu de référence.

Également, les entreprises bénéficient d'incitation fiscales telles que :

- **L'exonération de la taxe sur les véhicules de société** si le véhicule émet moins de 60 g de CO₂/km.
- **L'exonération de la taxe d'immatriculation** (taxe Y1) pour les véhicules électriques, hydrogènes, hydrogène-électricité (hybride simple ou rechargeable).
- Un **amortissement** de 40 % de la valeur des véhicules dans la limite de 18 300 €, aussi bien dans le cadre d'une acquisition pleine, d'une location longue durée ou avec option d'achat, l'entreprise est soumise à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel. En cas d'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, le plafond est relevé et varie en fonction des émissions de CO₂ :

- 30 000 euros pour les véhicules émettant moins de 20 g de CO₂ par kilomètre ;
- 20 300 euros pour ceux dont le taux d'émission est supérieur ou égal à 20 g et inférieur à 60 g de CO₂ par kilomètre.
- Un **suramortissement** de 20 à 60 % de la valeur des véhicules, si l'entreprise utilise des poids-lourds électrique ou à hydrogène. Le taux varie en fonction du poids total autorisé en charge :
 - PTAC entre 2,6 et 3,5 tonnes : 20 % ;
 - PTAC entre 3,5 et 16 tonnes : 60 % ;
 - PTAC supérieur à 16 tonnes : 40 %.
 - Ce dispositif exceptionnel est valable jusqu'au 31 décembre 2021.
- Les subventions pour **l'installation de points de recharge**.

Par ailleurs, l'Agence de la transition écologique (ADEME) met en place un dispositif destiné à toutes les TPE et PME quelle que soit leur forme juridique (à l'exception des auto-entrepreneurs). Ainsi l'ADEME apporte un soutien minimal de 5 000 € pour des actions liées à la mobilité tels que le remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule électrique ou GNV neuf, leetrofit électrique, l'acquisition d'un vélo cargo électrique.... Les aides de l'ADEME ne sont pas cumulables avec les aides des collectivités territoriales.

Certains sites internet permettent d'obtenir de plus amples informations sur ces aides nationales :

www.service-public.fr

www.primealaconversion.gouv.fr

www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-automobile

jechangemavoiture.gouv.fr

advenir.mobi/

agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/dispositif-aide/tremplin-transition-ecologique-pme

Soutien régional

La Région Normandie apporte un soutien financier pour l'acquisition de véhicule électrique ou au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) neuf par les particuliers et les microentreprises domiciliés en Normandie. Les montants de l'aide varient en fonction des caractéristiques du véhicule.

Pour les entreprises métropolitaines, la Métropole Rouen Normandie se substitue à la Région Normandie.

Tableau 8 : Montant de la subvention régionale

		Type de motorisation	Montant de l'aide
	Véhicule	100 % électrique – batterie	Gaz Naturel pour Véhicules (GNV)
Montant de l'aide	Pour les particuliers	1 000 € ou 2 500 €* (Forfait par véhicule)	1 500 € (Forfait par véhicule)
	Pour les micro-entreprises	2 000 € (forfait par véhicule)	1 500 € (forfait par véhicule)

* Le montant varie en fonction des revenus du ménage

La Région Normandie détaille son dispositif sur le site Internet : <https://aides.normandie.fr/>

L'extension de Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole Rouen Normandie

La Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole Rouen Normandie, doit permettre la réduction des émissions de polluants du trafic routier et ainsi protéger les personnes exposées à des niveaux de pollution atmosphérique supérieurs aux seuils réglementaires. Il s'agit d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus anciens afin de disposer d'un parc automobile moins émissif dans les zones les plus à risques.

Si la 1^{ère} ZFE-m a été mise en place au 1^{er} juillet 2021 dans l'intra boulevards rouennais, celle-ci ne permettra pas d'atteindre les objectifs d'amélioration notable de la qualité de l'air. Une extension de la ZFE-m en termes de superficie et de véhicules ciblés est indispensable.

Le contexte législatif

L'article 86 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et le Décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 modifiant le Code Général des Collectivités Territoriale impose à la Métropole Rouen Normandie et aux communes de créer une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) afin de lutter contre la pollution atmosphérique d'origine automobile et ses conséquences sur la santé humaine sur son territoire. En effet, les progrès technologiques et la réglementation relatifs aux rejets atmosphériques ne suffiront pas à atteindre les objectifs de réduction de polluants atmosphériques.

Ces ZFE-m reposent sur l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans les zones sensibles pour la qualité de l'air, selon la classification environnementale définie par l'État (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), selon 7 catégories : non classés, classes 5 à 1, classe zéro émission, présentées dans les tableaux disponibles en annexes du présent dossier

Comme l'installation de la première ZFE-m, cette ZFE-m étendue de la Métropole Rouen Normandie est un projet élaboré avec les services de l'État, les communes et ATMO Normandie.

Un fort impact des transports sur la qualité de l'air du territoire métropolitain

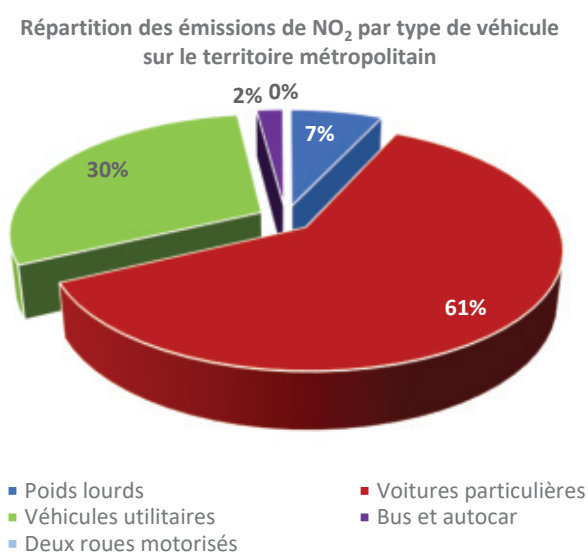
Sur l'ensemble des émissions annuelles des oxydes d'azotes (NOx) émises sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2014, plus de 50% sont liées aux émissions du trafic routier ; soit le 1^{er} secteur responsable des émissions dans l'atmosphère de ce polluant. Les motorisations diesel sont largement responsables du phénomène car elles émettent d'avantage ce polluant que les autres moteurs thermiques. La quasi-totalité des expositions de population à des seuils dépassant les limites réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂) est liée au trafic routier. Par ailleurs, les véhicules diesels ont commencé à être équipés de catalyseur pour transformer les oxydes d'azote en azote et oxygène à partir de 2008 pour les poids lourds et 2014 pour les voitures.

Dans une moindre mesure, près de 30% des émissions annuelles de particules fines PM₁₀ sont liées à la circulation automobile, soit le 2^{ème} émetteur après le secteur de l'industrie. Les véhicules

anciens sans filtre à particules sont particulièrement émetteurs. L'installation de ces filtres est obligatoire sur l'ensemble des véhicules diesels depuis le 1^{er} janvier 2011.

Selon des recherches menées par les AASQA (Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air), il apparaît que les catégories des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL) sont proportionnellement plus émissives en substances polluantes, lorsque l'on regarde le nombre de kilomètres parcourus par rapport aux effets induits sur l'atmosphère. Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, pour l'année 2019, les VUL et PL notamment destinés au transport de marchandises sont responsables à eux seuls, d'environ 37% des émissions routières de NO₂.

Figure 14 : Répartition des émissions de NO₂ liées aux transports routiers par type de véhicules – année 2019



Source : ATMO Normandie – 2019

Une première zone à faibles émissions mobilité limitant la circulation des VUL et PL destinés au transport de marchandises, les plus polluants

Ainsi, au regard des différentes études menées et des obligations réglementaires, la Métropole Rouen Normandie a fait le choix de mettre en place, au 1^{er} juillet 2021, une première Zone de Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) dont les caractéristiques sont les suivantes :

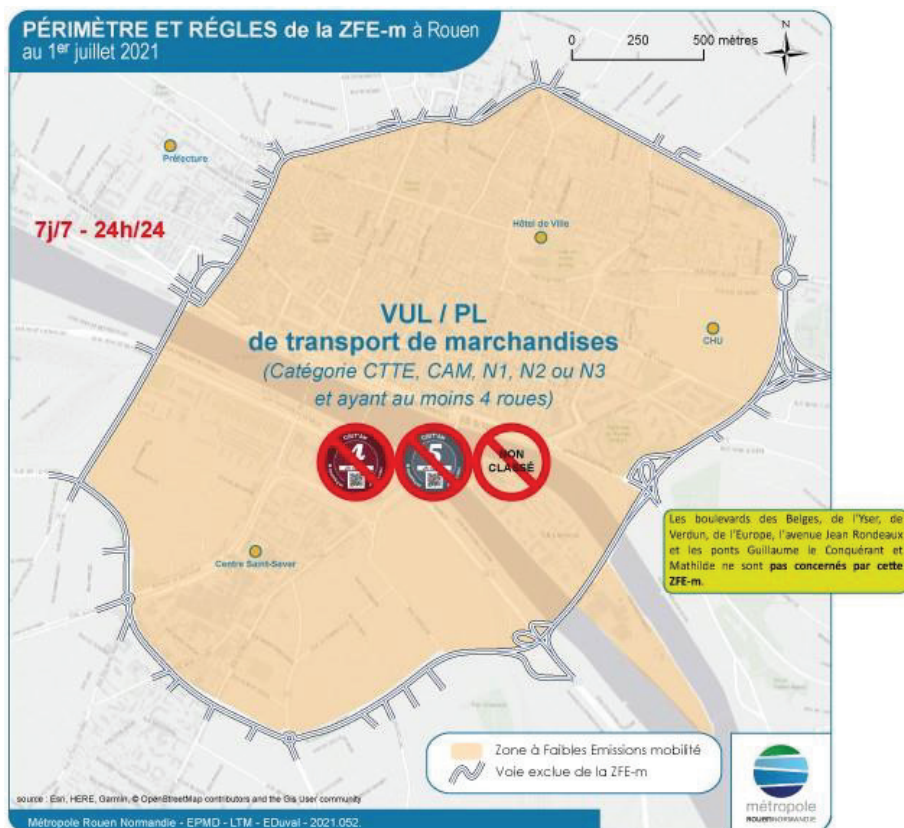
- 24h24 et 7j/7,
- Délimitée par les boulevards de Rouen,
- Ciblant les VUL et PL spécialisés dans le transport de marchandises, c'est-à-dire les véhicules comportant sur leur certificat d'immatriculation (ou ex-carte grise), la mention « CTTE », « CAM », « N1 », « N2 » ou « N3 » ayant au moins 4 roues et appartenant à des personnes morales,
- Restreignant la circulation et le stationnement des véhicules non classés¹⁹, vignettes Crit'Air 5 et Crit'Air 4 conformément à classification environnementale définie par l'État (arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de

¹⁹ Non classés, c'est-à-dire les véhicules disposant d'une date de mise en circulation antérieure au 30 septembre 1997 pour les VUL et antérieure au 30 septembre 2001 pour les PL.

leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route).

Tous les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule.

Figure 15 : Périmètre de la ZFE-m au 1^{er} juillet 2021



Une indispensable extension de la Zone à Faibles Émissions mobilité

Si la première ZFE-m inscrit le dispositif dans le paysage de la mobilité, elle ne devrait pas permettre d'atteindre les objectifs d'amélioration de qualité de l'air. Ainsi, conformément à la délibération du Conseil métropolitain en date du 14 décembre 2020, il est proposé d'étendre :

- Dans un premier temps, la zone à 16 communes de la Métropole Rouen Normandie ;
- Dans un deuxième temps, les véhicules concernés.

Les dérogations à la ZFE-m

Certaines catégories de véhicules pourront toutefois bénéficier de dérogations soient permanentes ou temporaires. Certaines sont de nature nationale et d'autres locales afin de prendre en compte les spécificités de véhicule et d'usage.

Les dérogations nationales

Réglementairement, il est prévu des dérogations au niveau national. Ainsi, aucune ZFE-m ne s'applique aux véhicules désignés ci-après²⁰ :

- Aux véhicules d'intérêt général ; à savoir :
 - Les véhicules d'intérêt général dit prioritaires : Police, Gendarmerie, Douanes, Pompiers, Services de déminage de l'État, Intervention hospitalières, SAMU/SMUR Transport des détenus ;
 - Les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance, véhicules de premiers secours à personnes, d'intervention de sécurité des infrastructures électriques et gazières, de surveillance du réseau SNCF et de la RATP, de transport de fonds de la Banque de France, de médecins de garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention ;
- Aux véhicules du ministère de la défense ;
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions ;
- Aux véhicules de transport en commun, assurant un service de transport public régulier lorsque leur niveau de pollution les interdit de circuler partiellement ou totalement dans la ZFE-m, pendant une période de
 - 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5,
 - 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3,
 - 5 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 2 et 1,suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur.

Les dérogations locales

Des dérogations individuelles locales peuvent être accordées. Ainsi, il est prévu 3 niveaux de dérogations :

- Permanentes,
- Provisoires jusqu'au 31 juin 2024 permettant une période d'adaptation notamment pour les véhicules spécifiques ou à usage spécifiques ;
- Temporaire à caractère individuel.

Dans un premier temps, le contrôle sera réalisé par interception des véhicules. Ainsi, les démarches seront simplifiées. Seules les dérogations à caractère individuel devront faire l'objet d'une demande particulière via le site de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr). Toutefois, lorsque sera mis en place un contrôle automatisé (système national en cours de validation et d'homologation), tous les véhicules dérogeant aux règles de la ZFE-m doivent être préalablement enregistrés. Les modalités seront connues ultérieurement. Il est estimé que le système automatisé serait déployé dès l'année 2024.

Toutes les dérogations accordées (permanentes ou provisoires) doivent être affichées de façon visible derrière le pare-brise du véhicule ou présentées aux forces de l'ordre lors des contrôles.

²⁰ Art. R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales

Tableau 9 : Récapitulatif des dérogations prévisionnelles

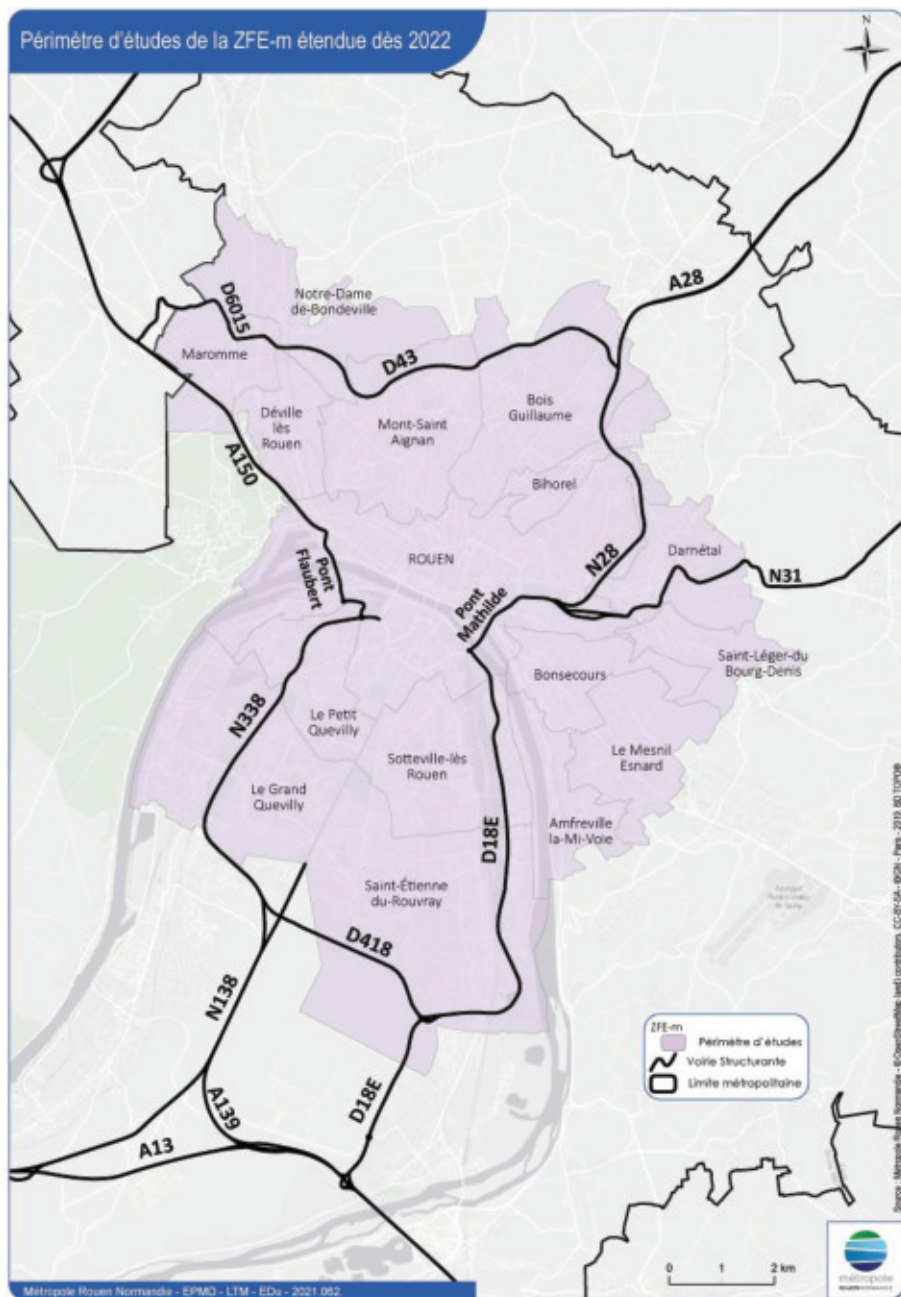
Dérogations permanente
<p>Les véhicules d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage</p> <p>Les véhicules du ministère de la défense</p> <p>Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » (ou une carte de stationnement pour personnes handicapées</p> <p>Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions</p> <p>Les véhicules réalisant un transport exceptionnel munis d'une autorisation, hors véhicules d'encadrement</p> <p>Les véhicules de transport de grumes</p> <p>Les véhicules automoteurs de type « VASP » ou « VTSU », à l'exception des autocaravanes</p> <p>Aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation</p> <p>Les véhicules soumis à un contrôle par les services de l'État</p> <p>Les véhicules de collection</p> <p>Les véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique</p>
Dérogation temporaire à caractère général
<p>Les véhicules de transports publics urbains, d'une durée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5, ▪ 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3 <p>Les catégories de véhicules concernés jusqu'au 30 juin 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les véhicules de type frigorifique « FG TD » ▪ Les véhicules de type citerne « CIT », « CARB » ou « BETON » ▪ Les véhicules porte-engins « PTE ENG » ▪ Les véhicules de dépannage « DEPANNAG » ▪ Les véhicules comprenant une benne fixe ou amovible « BENNE » ou « BEN AMO » <p>Les véhicules selon leur usage, jusqu'au 30 juin 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les véhicules affectés aux personnes morales de droit privé habilités à l'aide alimentaire ▪ Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel se déroulant sur la voie publique, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public ; à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ▪ Les véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ▪ Les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires ▪ Aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation délivrée par une des autorités compétentes ▪ Les véhicules, affectés au transport d'animaux vivants
Dérogation à caractère individuel (12 mois maxi renouvelable 2 fois)
<p>Jusqu'au 31 juillet 2022, les véhicules de catégorie « CTTE » ou « N1 » utilisés par les micro-entreprises, les auto-entrepreneurs, les entreprises de moins de 50 salariés, les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements qui en font la demande</p> <p>Les véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire</p> <p>Les véhicules utilisés dont les délais de livraisons du véhicule de sont importants.</p> <p>Les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un autre véhicule</p> <p>Les véhicules spécifiques utilisés dans le cadre de manifestations et événements exceptionnels (par exemple, foires ou salons en dehors du domaine public).</p>

Le périmètre de la ZFE-m

Il est envisagé de mettre en place les mesures de restrictions de circulation sur une zone d'environ 116 km² comprenant l'ensemble des voies sur plusieurs communes de²¹ :

Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Rouen, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Sotteville-lès-Rouen

Figure 16 : Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité



²¹ La décision finale d'intégrer la ZFE-m revient au détenteur du pouvoir de police de circulation et de stationnement. Au sein de la Métropole, en agglomération, ce pouvoir est détenu par les Maires et hors agglomération, par le Président de la Métropole.



Le périmètre définitif pourra évoluer en fonction des décisions de chaque détenteur du pouvoir de police de circulation et de stationnement ainsi que des résultats issus des différentes phases de consultation.

Le choix de ce périmètre a été déterminé par plusieurs facteurs :

- Il est facilement identifiable par les usagers et contrôlable par les forces de l'ordre : limite administrative des communes et aucune exclusion de voies ouvertes à la circulation générale. Les voiries structurantes pourraient être intégrées à la zone, suite à l'avis et la décision du Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime sollicité par courrier le 24 juin 2021.
- La concentration des habitants et d'activités au sein de la Métropole. En effet, la zone comprend environ :
 - 318 000 habitants (RP 2018 – INSEE) soit près des 2/3 de la population métropolitaine,
 - 162 000 emplois (FILOSI 2018) soit près des 3/4 des emplois métropolitains
 - 24 000 établissements (INSEE 2019) soit près des 3/4 des établissements existants au sein de la métropole.
- Ce territoire concentre le nombre de personnes exposés au NO₂.

Pour une meilleure lisibilité de la mesure, les restrictions mises en place au sein du périmètre de la ZFE-m seront appliquées 24h/24h et 7j/7j.

Calendrier de mise en œuvre de la zone de faibles émissions

Pour rappel, une première ZFE-m est mise en place au 1^{er} juillet 2021 dans l'intra boulevards de Rouen pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds appartenant à des entités morales non classés, de Crit'Air 5 et 4. Les mesures sont à respecter 24h/24, 7j/7.

L'extension de la ZFE-m étendue se déclinera en deux étapes successives.

Étape 1 : 1^{er} janvier 2022

Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) appartenant à des personnes morales²² et destinés au transport de marchandises (catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 ») « non classés » ou de vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m.

Cela signifie que

- Seuls les VUL et PL (catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 ») appartenant à des personnes morales et disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.
- Les véhicules appartenant à des particuliers ne seront pas concernés par cette étape.

²² Les personnes morales sont de 3 ordres : de droit public (l'État, les collectivités territoriales et les établissements publics), de droit privé (société civile, société commerciale, société agricole, associations, fondations, syndicats ...) et de droit mixte (certains établissements publics, ordres professionnels ...). Les particuliers ne sont pas des personnes morales.

Tous les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule. La vignette devra être collée sur le pare-brise.

Ainsi, le fait d'accéder, de circuler et de stationner sans vignette Crit'Air ou avec une mauvaise vignette Crit'Air est sanctionnable par les forces de police.

Par rapport à la ZFE-m existante dans l'intra-boulevards de Rouen, cette étape consiste à étendre le périmètre tout en ciblant les mêmes types de véhicules.

Tableau 10 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1^{er} janvier 2022 dans la ZFE-m rouennaise

Caractéristiques des véhicules restreints			
Motorisation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation	Normes Euro	Vignettes Crit'Air interdites à la circulation et au stationnement
Poids Lourds (PL) – Catégorie « N2 » et « N3 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} octobre 2009	Euro 0, 1, 2, 3 et 4	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 2001	Euro 0, 1 et 2	NC
Véhicules utilitaires légers (VUL) – Catégorie « N1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC

NC : non classé

Étape 2 : 1^{er} juillet 2022

Tous les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m, quel que soit le statut de propriété (personne morale et personne physique). Les véhicules en location seront également soumis à cette restriction.

Les véhicules visés selon l'arrêté du 21 juin 2016²³ sont :

- Les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles : catégories L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ou L7e ;
- Les voitures : catégorie M1 ;
- Les véhicules utilitaires légers : les véhicules de catégorie N1 ;
- Les poids lourds, autobus et autocars : les véhicules de catégories M2, M3, N2 ou N3.

Cela signifie que seuls les véhicules disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.

Par rapport à la ZFE-m de l'étape précédente, cette deuxième étape consiste à élargir le nombre de véhicules concernées tout en conservant le même périmètre.

Tous les propriétaires véhicules concernés ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air (certificat-air.gouv.fr) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule. La vignette

²³ Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route

devra être collée comme la vignette d'assurance (sur le pare-brise en bas à droite ou sur la fourche, le garde-boue ou le pare-brise pour les 2 roues motorisés).

Ainsi, le fait d'accéder, de circuler et de stationner sans vignette Crit'Air ou avec une mauvaise vignette Crit'Air est sanctionnable par les forces de police.

Tableau 11 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1^{er} juillet 2022 dans la ZFE-m rouennaise

Caractéristiques des véhicules restreints			
Motorisation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation	Normes Euro	Vignettes Crit'Air interdites à la circulation et au stationnement
Poids Lourds (PL), autobus et autocar – Catégorie « N2 », « N3 », « M2 » et « M3 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} octobre 2009	Euro 0, 1, 2, 3 et 4	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 2001	Euro 0, 1 et 2	NC
Véhicules utilitaires légers (VUL) – Catégorie « N1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC
Voitures (VP) – Catégorie « M1 »			
Diesel	Avant le 1 ^{er} janvier 2006	Euro 0, 1, 2 et 3	NC et Crit'Air 5 et 4
Essence	Avant le 1 ^{er} octobre 1997	Euro 0 et 1	NC
2 roues, tricycles et quadricycles à moteur – Catégorie « L1e », « L2e », « L3e », « L4e », « L5e », « L6e » ou « L7e »			
-	Avant le 1 ^{er} juillet 2004	Pas de normes	NC et Crit'Air 4

NC : non classé

Les évolutions ultérieures

En fonction des résultats obtenus sur la qualité de l'air et des obligations réglementaires, il est possible que les véhicules de vignette Crit'Air 3 soit à terme concernés par les restrictions de circulation. En effet, le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, envisage d'encadrer la circulation des véhicules de Crit'Air 3 si les normes de qualité de l'air n'étaient pas respectées. Seuls pourraient circuler les véhicules disposant au moins d'une vignette de Crit'Air 2.

Il est donc fortement conseillé de remplacer les véhicules anciens par un véhicule neuf ou d'occasion au moins de vignette Crit'Air 2. *[Le remplacement des anciens véhicules par un véhicules d'occasion ou neuf de vignette Crit'Air 2 ne fait l'objet d'aucun soutien financier des différents acteurs publics.]*

Les sanctions encourues en cas de non-respect de la ZFE-m

Les sanctions et leurs montants, pour non-respect des règles, sont prévus par les articles R. 318-2 et R. 411-19-1 du code la route. Sont passibles de sanctions, lors du stationnement ou de la circulation :

- L'utilisation d'un certificat frauduleux ;
- L'utilisation d'un certificat illisible ou s'il n'est pas apposé de manière visible ;
- Le fait de ne pas respecter les restrictions de circulation dans la zone à faibles émissions mobilité. C'est-à-dire pénétrer dans la zone avec un véhicule non autorisé ;
- Le fait de ne pas disposer de certificat apposé sur le pare-brise ;

Tableau 12 : Montants des contraventions pour non-respect de la ZFE-m

Tarifs des contraventions	
deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles voitures véhicules utilitaires légers	3ème classe : 68 € (amende forfaitaire minorée 45 € et majorée 180 €)
poids lourds, autobus et autocars	4ème classe : 135 € (amende forfaitaire minorée 90 € et majorée 375 €)

Une phase de pédagogie sera respectée afin de permettre à chacun de s'adapter

Données statistiques sur les parcs de VUL et PL concernés par la ZFE-m

Composition du parc immatriculé au sein de la Métropole

Le service des données et études statistiques (SDES)²⁴ des Ministères de la transition Écologique et Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales a publié des estimations communales du parc roulant des véhicules au 1^{er} janvier 2019 et au 1^{er} janvier 2020 selon leur certificat de qualité de l'air (catégorie Crit'Air) défini à partir des informations figurant sur le certificat d'immatriculation.

Le parc a été défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans les communes de la Métropole Rouen Normandie, à jour vis-à-vis de leur contrôle technique. Une estimation du parc des véhicules selon leur catégorie Crit'Air est donc fournie pour l'ensemble des véhicules, à savoir les voitures, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, autobus et autocars.

Dans ces données, un véhicule est réputé en circulation, s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé suite à un accident, déclaration de vol, ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Le service statistique n'a pas pu fournir de données pour les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles car ces véhicules ne sont pas soumis au contrôle technique. Pour ces derniers, une estimation a été réalisée à partir de l'Enquête Ménage Déplacements réalisée en 2016/2017 sur la Métropole Rouen Normandie.

Tableau 13 : Composition du parc routier immatriculé et en état de fonctionnement au 1er janvier 2020 au sein de la Métropole

Type de véhicules	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classés, véhicules anciens	ND	Total
VP	1 150	88 900	106 900	67 100	22 650	5 650	9 200	<100	301 650
	0%	29%	35%	22%	8%	2%	3%	0%	100 %
VUL	700	1 400	38 300	7 500	3 450	1 200	1 400	<20	54 000
	1 %	3 %	71 %	14 %	6 %	2 %	3 %	0 %	
PL	<5	50	2 650	1 200	550	500	350	<5	5 250
	0 %	1 %	50 %	23 %	11 %	9 %	6 %	0 %	
bus, autocars	<5	-	250	50	200	200	5	-	700
	0 %	0 %	36 %	8 %	29 %	26 %	1 %	0 %	

source : SDES – 2021 / Valeurs arrondies

²⁴ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

Tableau 14 : Évolution de la composition du parc routier immatriculé et en état de fonctionnement entre les 1er janvier 2019 et 1er janvier 2020 au sein de la Métropole

Type de véhicules	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classés, véhicules anciens	ND	Total
VP	250	11 050	-6 600	-9 600	-5 900	-2 380	-3 600	-<5	-16 800
	28%	14 %	-6%	-13%	-21%	-30%	-28%	-1%	-5%
VUL	-	600	450	-2 800	-1 700	-750	-1 200	-<50	-5 400
	0 %	73 %	1 %	-27 %	-33 %	-38 %	-46 %	-67 %	-9 %
PL	-	<20	200	100	-200	-200	<10	-	-100
	0 %	42%	7%	8%	-27 %	-27%	3 %	0%	-2 %
bus, autocars	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND

source : SDES – 2020-2021 / Valeurs arrondies

Il est constaté qu'entre 2019 et 2020 :

- Une diminution en volume du parc routier. Ce fait local est également identifié nationalement. C'est une première depuis plusieurs décennies.
- Un renouvellement du parc routier essentiellement vers des véhicules de Crit'Air 1 (véhicule essence et hybride).

Pour les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, cyclomoteurs ou motocycles, il est estimé que les ménages en possèderaient environ 22 000. Par ailleurs, au niveau national, il n'y aurait que 3,5% du parc statique des deux-roues, tricycles et quadricycles de vignette Crit'Air 4 ou non classés ; soit entre 700 à 800 véhicules deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, cyclomoteurs ou motocycles qui ne pourraient plus circuler dans la zone.

Composition du parc roulant

Pour évaluer le parc routier circulant au sein de la Métropole Rouen Normandie, un relevé de plaques minéralogiques a été effectué en 3 points de la Métropole, en avril 2107 : boulevard des belges, rue Jeanne d'Arc et pont Mathilde. Les plaques minéralogiques relevées ont ensuite été confrontées aux données fournis par le système national d'immatriculation des véhicules (SIV).







Par rapport aux données nationales, il en ressort une très légère sur représentation des Poids Lourds et des Véhicules Utilitaires Légers, du fait des axes de transit à l'échelle de la Métropole. Toutefois, en termes de certificat de la qualité de l'air et en prenant en compte tous les véhicules, la composition du parc roulant issue de cette enquête est très proche de la composition nationale fournie par le CITEPA²⁵.

Ainsi, au regard des erreurs statistiques et de la représentativité de l'enquête locale, il a été considéré comme plus robuste d'utiliser les données nationales fournies par le CITEPA concernant la composition du parc roulant.

²⁵ Créé en 1961, le CITEPA – Centre technique de référence en matière de pollution atmosphérique et de changement climatique – quantifie, identifie, expertise et communique des données d'émissions dans l'atmosphère, des variables explicatives et des indicateurs d'efficacité, ainsi que des méthodes de suivi, de quantification, de projection et de modélisation des émissions et des politiques et mesures d'atténuation comme d'adaptation. Valeurs fournies valables au 3 janvier 2017.

Par ailleurs, seul le CITEPA fournit une projection estimée de la composition du parc roulant en fonction des certificats de qualité de l'air. Cette donnée a été indispensable pour réaliser des projections à l'horizon 2023 : date à laquelle a été évaluée les effets sanitaires de l'extension de la ZFE-m.

Tableau 15 : Composition du parc routier national roulant en 2023 selon le CITEPA

	Crit'Air E 	Crit'Air 1 	Crit'Air 2 	Crit'Air 3 	Crit'Air 4 	Crit'Air 5  Non classés-véhicules anciens
2RM	1,5%	44,6%	22,0%	29,1%	2,9%	0,0%
VP	3,0%	24,2%	53,0%	15,9%	2,6%	1,3%
VUL	0,9%	13,8%	69,3%	11,9%	3,9%	0,3%
PL, bus	0,1%	1,3%	77,7%	13,0%	5,5%	2,3%

source : CITEPA – Version 19_38 du 07/01/2020

Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m

Pour calculer les bénéfices environnementaux de la ZFE-m, l'estimation a été réalisée sur les postulats suivants :

- Il y a exactement le même nombre de véhicules de transports de marchandises circulant dans la ZFE-m, au nom du principe de pérennité du système économique.
- Les anciens véhicules de transports de marchandises seront renouvelés pour respecter à minima les règles de la ZFE-m. Ainsi, les véhicules de Crit'Air 4, 5 et NC ont été transformés comme étant des véhicules de Crit'Air 3.
- Conformément aux études trafic réalisés, il n'y a pas ou très peu de report de trafic sur les infrastructures de délimitation de la zone

Ces hypothèses ont donc minimisé les impacts environnementaux positifs estimés de la ZFE-m.

Pour estimer les bénéfices environnementaux, divers outils d'aides à la décision ont été utilisés :

- Le modèle multimodal des déplacements de la Métropole Rouen Normandie adapté et exploité par le bureau d'études EXPLAIN, pour les besoins d'évaluation de la ZFE-m. Il s'agit d'un modèle macro-statique à 4 étapes intégrant les modes VP, TC Urbain, TC Interurbain et la Marche-à-Pied (sans affectation). Les PL sont pris en compte dans la modélisation via l'intégration des résultats issus de la modélisation FRETURB® des transports logistiques²⁶.
- Le modèle des émissions d'ATMO Normandie. Les émissions de polluants (NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}) sont estimées avec l'outil de calcul CIRCUL'AIR 4.0 développé par l'Atmo Grand Est (AASQA de la Région Grand Est). CIRCUL'AIR 4.0 se base sur la méthodologie européenne de calcul des émissions du transport routier COPERT V et sur les recommandations du PCIT routier. Ce modèle utilise les données de trafic fournies par le modèle multimodal des déplacements de la Métropole Rouen Normandie.

Les études sur la qualité de l'air ont été réalisés en prenant comme année de référence, l'année 2017 (trafic routier, pollution de fond, conditions météorologiques moyennes ...). *[Les données d'exposition fournies pour l'année 2019 ne sont en aucun cas comparables²⁷.]*

Les hypothèses de renouvellement « naturel » du parc routier doivent être prises en compte pour évaluer les effets de la Zone à Faible Émissions mobilité. En effet, la ZFE-m permet de conforter les hypothèses du renouvellement structurel du parc routier

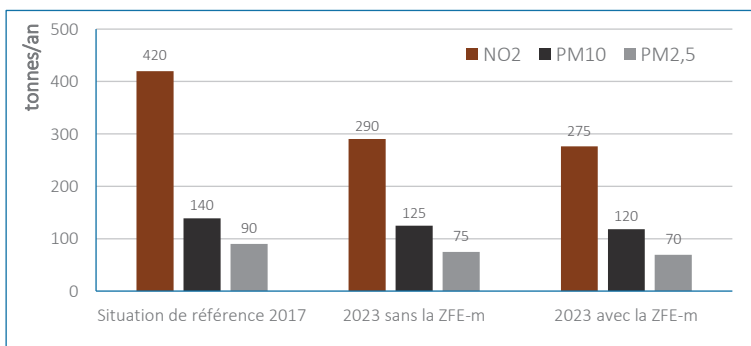
Ainsi, la Zone à Faibles Émissions mobilité concernant l'ensemble des véhicules, combinée au renouvellement naturel du parc routier, aurait pour conséquence la réduction probable, à l'échelle de la ZFE-m, entre 2017 et 2023 :

²⁶ Le logiciel FRETURB® permet de simuler le transport de marchandises dans une agglomération. Cet outil informatique développé par le Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) de Lyon permet de répartir les flux internes et en échanges avec les différents périmètres d'étude.

²⁷ Entre 2017 et 2019, les valeurs de la pollution de fond sont différentes ainsi que les conditions météorologiques moyennes. Par ailleurs, les concentrations moyennes, notamment pour les poussières, sont tellement proches du seuil recommandé par l'OMS, qu'en fonction des arrondies, les estimations des populations exposées aux poussières peuvent être considérablement différentes.

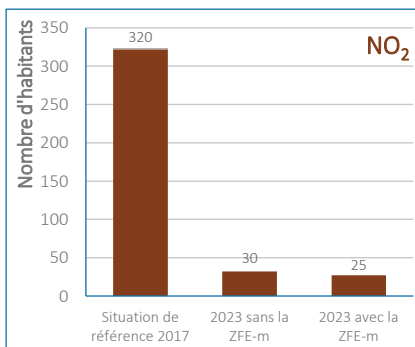
- Des émissions de :
 - Dioxyde d'azote - NO₂ de l'ordre de 34 % (soit 144 tonnes)
 - Poussières – PM₁₀ de l'ordre de 14 % (soit 20 tonnes)
 - Poussières – PM_{2,5} de l'ordre de 23 % (soit 21 tonnes)
- De l'exposition des populations :
 - Au-delà des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂) de l'ordre de 90 % (soit environ 300 personnes)
 - Au-delà des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé pour les poussières PM₁₀ de l'ordre de 37 % (soit environ 18 000 habitants)
 - Au-delà des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé pour les poussières PM_{2,5} de 36 % (soit environ 4 300 habitants)

Figure 17 : Réduction estimée des émissions à l'échelle de la ZFE-m

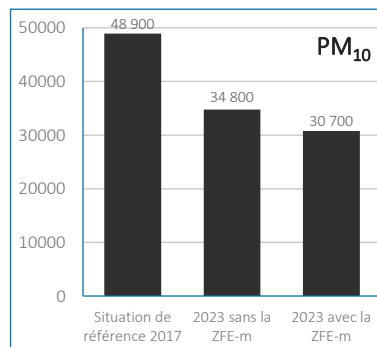


Source : ATMO Normandie – 2021

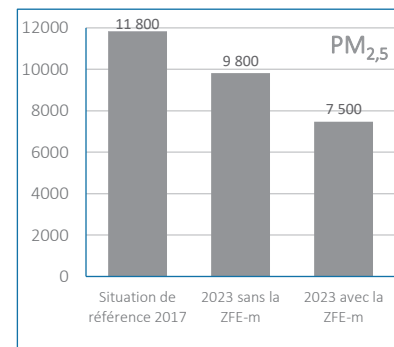
Figure 18 : Réduction estimée des expositions des populations à l'échelle de la ZFE-m



NO₂ – Valeurs réglementaires européennes



PM₁₀ – Valeurs recommandées par l'OMS



PM_{2,5} – Valeurs recommandées par l'OMS

Source : ATMO Normandie – 2021

Les évolutions de la ZFE-m

Au regard des impacts environnementaux de la ZFE-m, il est souhaité respecter les normes de la qualité de l'air.

Toutefois, à ce stade des réflexions, aucune décision n'a été prise concernant le durcissement ultérieur des règles. Une évaluation de la ZFE-m sera nécessaire au regard des données disponibles en matière d'exposition des populations aux polluants atmosphériques. Les modifications de la ZFE-m nécessiteront au préalable de nouvelles évaluations et une nouvelle participation et information du public.

En fonction des résultats obtenus sur la qualité de l'air et des obligations réglementaires, il est possible que les véhicules de vignette Crit'Air 3 soit à terme concernés par les restrictions de circulation. En effet, le projet de loi « *portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* » actuellement en débat au Parlement, envisage d'encadrer la circulation des véhicules de Crit'Air 3 si les normes de qualité de l'air n'étaient toujours pas respectées. Seuls pourraient circuler les véhicules disposant au moins d'une vignette de Crit'Air 2. Sous réserve de modification lors des débats parlementaires, le projet de loi imposerait une interdiction de circulation de tous les véhicules de transports de personne de vignettes Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025.

Il est donc fortement conseillé de remplacer les véhicules anciens par un véhicule neuf ou d'occasion au moins de vignette Crit'Air 2. *[Le remplacement des anciens véhicules par un véhicules d'occasion ou neuf de vignette Crit'Air 2 ne fait l'objet d'aucun soutien financier des différents acteurs publics.]*

Participation du public et consultation des organismes publics

Participation du public

Le projet d'arrêté de création de la ZFE-m est mis à la disposition du public par voie électronique sur le site <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr>. Le document est accompagné de l'étude justifiant la création de la ZFE-m. Cette étude doit comprendre 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.

Au plus tard à la date de la mise à disposition prévue, le public est informé, par voie électronique sur la page Facebook (www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro), des modalités de consultation. La participation du public aura lieu du 29 juillet au 30 septembre 2021 inclus.

Une synthèse des observations et propositions déposées par le public doit être réalisée et rendue publique, au plus tard à la date de la publication de la décision relative à l'adoption du projet final de la ZFE-m et pendant une durée minimale de trois mois, par voie électronique.

Dans le cas où la consultation pour avis des organismes consultatifs comportant des représentants des catégories de personnes concernées a lieu après la participation du public, la synthèse des observations et propositions du public est transmise aux organismes consulaires.

Consultation des organismes publics

Selon l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, le dossier de consultation et son projet d'arrêté sont « *soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées* ».

Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois.

Le projet d'arrêté de création de la ZFE-m est donc soumis pour avis, par le Président de la Métropole Rouen Normandie en tant que coordonnateur du projet de l'arrêté conjoint, a minima :

- Aux communes concernées par le projet de la ZFE-m ainsi que les communes voisines ;
- Aux autorités organisatrices de la mobilité : Région Normandie, Communauté d'Agglomération Seine-Eure, Communauté d'agglomération Caux Vallée de Seine, Communauté de communes Caux-Austreberthe ...
- Aux gestionnaires de voirie : Direction Inter Départementale Nord-Ouest (DIR NO), Département de la Seine-Maritime, Département de l'Eure, HAROPA ...
- Aux chambres consulaires : Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Maritime (CMA), Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Rouen Métropole, Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime
- Aux fédérations des transporteurs routiers et de voyageurs.

Lorsque la consultation des organismes publics intervient après la participation du public, la synthèse des observations et propositions du public est transmise aux organismes consulaires.

Annexes

Annexe 1 : Projet d'arrêté temporaire de la Ville de Rouen

Annexe 2 : Classification des vignettes Crit'Air des véhicules de transport de marchandises

Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité

PROJET

Affiché le :

ARRÊTÉ N°

INSTAURATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE

REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT

VU :

- La loi n°82-213 du 02 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- La loi n°83-8 du 07 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- La loi 2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée relative à la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,
- Le décret n°2014-1604 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée « Métropole Rouen Normandie »
- Les arrêtés préfectoraux du 15 décembre 2017 et du 23 juillet 2019 portant modification des statuts de la Métropole Rouen Normandie,
- Le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2212-2, L.2213-1, L.2213-2, L.2213-4-1, L.2213-4-2 et R.2213-1-0-1,
- L'arrêté de Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie en date du 17 décembre 2020, portant renonciation au transfert automatique du pouvoir de police spéciale des maires en matière de circulation et stationnement,
- Le code de la route, notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,
- L'article R.610-5 du code pénal, relatif aux sanctions encourues en cas de violation des interdictions ou de manquements aux obligations édictées.
- Le code de la voirie routière, notamment l'article R.116-2,
- L'arrêté interministériel en date du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation routière,
- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- Le Code de l'action sociale et des familles, et notamment son article L.241-3 et l'article L. 241-3-2 dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017,
- Le Code de l'environnement, et notamment son article L.123-19-1,
- Le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE,
- L'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,
- L'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- L'arrêté inter préfectoral du 30 janvier 2014 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute-Normandie,
- L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,
- L'arrêté du 28 juin 2019 relatif à la durée des exceptions temporaires aux restrictions de circulation dans une zone à circulation restreinte au profit des véhicules des services publics de transport en commun
- Le Plan des Déplacements urbains de la Métropole Rouen Normandie approuvé le 14 décembre 2014,
- Les rapports annuels d'ATMO Normandie relatifs à la qualité de l'air en Normandie,
- La délibération de la Métropole Rouen Normandie en date du 16 décembre 2019 portant approbation du Plan climat énergie Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) ;
- La délibération de la Métropole Rouen Normandie en date du 15 décembre 2020 portant approbation du principe de Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) ;
- La délibération de la Métropole Rouen Normand en date du 5 juillet 2021 portant approbation de l'extension de la ZFE-m et des procédures de participation du public
- Les avis recueillis dans le cadre de la mise à disposition du public conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales et organisée par la Métropole Rouen Normandie du 29 juillet au 30 septembre 2021
- L'accord de Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime d'inclure les voies du domaine public routier national en date du ...
- L'avis de ...
- L'accord tacite de ...

CONSIDERANT :

- Le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport du 17 octobre 2013 ;
- Les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;
- La condamnation de la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air de 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe et notamment l'absence de mise en place de mesures appropriées et efficaces permettant que la période de dépassement des valeurs limites pour le dioxyde d'azote soit la plus courte possible dans douze agglomérations (CJCE, 24 octobre 2019, Commission européenne c/ République française, C-636/ 18) ;
- L'obligation de résultat pour l'État relatif au respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère (CJUE, 19 novembre 2014, n° / CE, 12 juillet 2017, n° 394254, Association Les Amis de la Terre France) ;
- L'astreinte de 10 M€ par semestre du Conseil d'État à l'encontre de l'État français tant que les mesures pour améliorer de fait la qualité de l'air dans 13 zones nationales ne sont pas prises (CE, 3 juillet 2017, n°428409) ;
- L'exposition des habitants de la Métropole Rouen Normandie à un dépassement du seuil préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé sachant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée dans l'agglomération rouennaise les seuils réglementaires annuels fixés par la directive 2008/50/CE même si les niveaux de particules PM₁₀ ne dépassent pas les seuils réglementaires annuels ;
- La contribution significative du trafic routier évaluée par ATMO Normandie dans les émissions de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les particules fines ;
- La directive 2008/50/CE susvisée indiquant que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute-Normandie citant des mesures d'encouragement au développement et à l'adoption accélérée de véhicules propres ;
- La nécessité de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants au regard des objectifs poursuivis d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant ;
- La nécessité de mettre en place des restrictions permanentes de circulation afin de garantir l'efficacité du dispositif et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;
- La nécessité d'adopter une mise en place graduée de mesures de restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant vers des catégories moins polluantes ;
- Les investissements nécessaires à la transformation de certains véhicules aux fonctionnalités spécifiques, mais potentiellement excessifs par rapport aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air poursuivis ;
- La nécessité d'un délai pour la prise en compte des nouvelles mesures par les professionnels afin de leur permettre d'effectuer les investissements nécessaires pour la mise aux normes de certains types de véhicules ;
- Les dispositifs d'aides au renouvellement du parc routier ;
- La campagne d'information locale portant à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre ;
- La compatibilité de ce projet avec la destination du domaine public, l'intégrité des ouvrages et la sécurité des utilisateurs.

ARRETE

ARTICLE 1 - RÉGLEMENTATION

L'arrêté DEP 2021-959 de la commune de Rouen en date du 29 juin 2021 est abrogé au 31 décembre 2021.

ARTICLE 2 - RÉGLEMENTATION

Une zone à faible émission mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée pour **une durée de dix (10) ans** à compter du 1^{er} janvier 2022 sur le territoire des communes de : Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Rouen, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Léger-du-Bourg-Denis et Sotteville-lès-Rouen.

L'ensemble des voies ouvertes à la circulation générale situées à l'intérieur du secteur formé desdites communes tel qu'indiqué sur la carte annexée au présent arrêté (Annexe I) est concerné, sans exception, par le présent arrêté.

Du 1^{er} janvier 2022 au 30 juin 2022, seuls sont visés les véhicules à moteur, appartenant à des entités morales, de catégorie N1, N2 et N3 au sens de l'article R.311-1 du Code de la Route.

À compter du 1^{er} juillet 2022, sont concernés tous les véhicules visés par l'arrêté du 21 juin 2016 à savoir :

- Les deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, les cyclomoteurs et motocycles : catégories L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ou L7e ;
- Les voitures : catégorie M1 ;
- Les véhicules utilitaires légers : les véhicules de catégorie N1 ;
- Les poids lourds, autobus et autocars : les véhicules de catégories M2, M3, N2 ou N3.

L'accès, la circulation et le stationnement y sont interdits en permanence (7 jours sur 7, 24 h sur 24) pour les catégories de véhicules visés ci-avant « non classés », de classes 5 et 4, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé.

Le certificat qualité de l'air Crit'Air (vignette sécurisée) doit être obligatoirement affiché sur les véhicules concernés par le présent article afin de circuler dans la zone à faibles émissions mobilité instaurée. Ce certificat peut être obtenu sur le site www.certificat-air.gouv.fr

ARTICLE 3 - DÉROGATIONS PERMANENTES

Les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas :

- Aux véhicules d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage tels que définis au 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R.311-1 du Code de la Route susvisé.
- Aux véhicules du ministère de la défense ;
- Aux 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 1^{er} janvier 2017) ;
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement ;
- Aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- Aux véhicules réalisant un transport exceptionnel muni d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route. Les véhicules d'encadrement sont exclus de cette dérogation permanente ;
- Aux véhicules de transport de grumes ;

- Aux véhicules automoteurs spécialisés tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la mention « VASP » ou « VTSU » sur le certificat d'immatriculation, à l'exception des autocaravanes ;
- Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule muni de la convocation ;
- Aux véhicules de collection ;
- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, munis du K-bis de la société détaillant cette activité.

ARTICLE 4 - DÉROGATIONS TEMPORAIRES À CARACTÈRE GÉNÉRAL

Article 3.1

Conformément aux dispositions du 5° de l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas à titre dérogatoire 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.

En application de l'arrêté du 28 juin 2019 susvisé, la durée de l'exception temporaire aux interdictions de circulation pour les véhicules des services publics de transport en commun est fixée, en fonction de leur classification au titre de l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé,

- à 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5,
- à 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3,
- à 5 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 2 et 1.

Article 3.2

Les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas, **à titre dérogatoire, jusqu'au 30 juin 2024**, aux catégories de véhicules dont la liste figure ci-après. Ils bénéficient d'une dérogation automatique temporaire. Sont concernés :

- Les véhicules de type frigorifique dont le certificat d'immatriculation porte la mention « FG TD » correspondant aux Fourgons à Température Dirigée ;
- Les véhicules de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte une des mentions suivantes :
 - « CIT ALIM » - citerne à produits alimentaires,
 - « CIT ALTD » - citerne à produit alimentaire à température dirigée,
 - « CIT BETA » - citerne pour aliments du bétail,
 - « CIT CHIM » - citerne à produits chimiques,
 - « CIT GAZ » - citerne à gaz liquéfiés,
 - « CIT VID » - citerne à vidange,
 - « CIT EAU » - citerne à eau,
 - « CIT PULV » - citerne à produits pulvérulents ou granulaires,
 - « CARB LEG » - citerne à hydrocarbures légers,
 - « CARB LRD » - citerne à hydrocarbures lourds,
 - « BETON » - bétonnières
- Les véhicules porte-engins dont le certificat d'immatriculation porte la mention « PTE ENG » ;
- Les véhicules de dépannage dont le certificat d'immatriculation porte la mention « DEPANNAG » ;
- Les véhicules comprenant une benne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BENNE » ou « BEN AMO » ;

Article 3.3

Les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas, **à titre dérogatoire, jusqu'au 30 juin 2024**, aux véhicules utilisés pour les usages dont la liste figure ci-après. Ils bénéficient d'une dérogation automatique temporaire. Sont concernés :

- Les véhicules affectés aux personnes morales de droit privé habilité à l'aide alimentaire conformément aux dispositions des articles L.266-1, L.266-2, R.266-1 et suivant du code de l'action sociale et des familles ;
- Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public et ce, pour la durée de l'événement ; à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;

- Les véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation en cours de validité délivrée par la Métropole Rouen Normandie ou une commune ; à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;
- Les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par la Métropole Rouen Normandie ou une commune ;
- Aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation délivrée par une des autorités compétentes ;
- Les véhicules, affectés au transport d'animaux vivants, qui sont conformes à l'arrêté du 5 novembre 1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport et qui arborent une information signalant « Transport d'animaux vivants ».

ARTICLE 5 - DÉROGATIONS TEMPORAIRES À CARACTÈRE INDIVIDUEL

De manière temporaire et individuelle, les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas, **à titre dérogatoire**, aux véhicules placés dans les situations désignées ci-après.

Ces dérogations temporaires à caractère individuel sont délivrées sur demande expresse du propriétaire ou du conducteur auprès de l'administration, qui doit justifier de sa situation en joignant les pièces indiquées ci-après.

Ces dérogations sont accordées pour une durée de douze (12) mois maximum et peuvent être renouvelées deux fois sur demande expresse, à l'exception des véhicules concernés par l'alinéa a) pour lesquels la durée de validité de la dérogation ne pourra pas excéder la date du 31 juillet 2022.

Sont éligibles à une dérogation temporaire à caractère individuel :

- a) Jusqu'au 31 juillet 2022, les véhicules de catégorie « CTE » ou « NI » utilisés par les micro-entreprises, les auto-entrepreneurs, les entreprises de moins de 50 salariés, les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements qui en font la demande.
- b) Les véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L. 631-1 du code de commerce.
- c) Les véhicules utilisés par les établissements pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement dont les délais de livraison sont importants.
- d) Les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause sont indispensables et de conception très spécifique.
- e) Les véhicules spécifiques utilisés dans le cadre de manifestations et événements exceptionnels (par exemple, foires ou salons en dehors du domaine public).

Les demandes de dérogation individuelle doivent être déposées sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr). Le dossier doit comprendre :

- Une copie du certificat d'immatriculation,
- Un extrait Kbis de la société exploitant le véhicule ou du contrat de location, dans le cas d'un véhicule de location, au nom de la société ;
- Les documents complémentaires suivants les cas :
 - Pour l'alinéa a), une attestation de l'URSSAF ou sur l'honneur du chef d'établissement indiquant le nombre de salariés de l'établissement.
 - Pour l'alinéa b), une copie du jugement de redressement judiciaire rendu par le tribunal de commerce compétent
 - Pour l'alinéa c), une copie du bon de commande justifiant de l'achat de véhicules, mentionnant la date prévisionnelle de la livraison ;
 - Pour l'alinéa d), la justification de la nature indispensable et très spécifiques des caractéristiques du véhicule démontrant la carence du marché pour le type de véhicule ;
 - Pour l'alinéa e), une attestation de l'organisateur de l'événement ;

Il est à noter que l'extrait Kbis peut être remplacé, selon la situation du demandeur, par :

- ☐ *L'extrait K destiné aux entreprises individuelles, c'est-à-dire aux personnes physiques. Il concerne donc, entre autres, les micro-entrepreneurs ;*
- ☐ *L'extrait D1 pour les artisans ;*

- ☒ *Le numéro de Siren obtenu auprès de l'Urssaf pour les professions libérales.*
- ☒ *Le numéro de Siren pour les collectivités territoriales et leurs groupements.*

Toutes les demandes de dérogation individuelle doivent être déposées sur le site internet :

www.metropole-rouen-normandie.fr/zone-faibles-emissions-mobilite

La Métropole Rouen Normandie instruit et accorde les dérogations pour l'ensemble des communes. Un délai de 2 mois à compter de la réception de la demande accompagnée de l'ensemble des pièces justificatives est imparti à l'autorité territoriale pour statuer sur la demande de dérogation.

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 6 - SIGNALISATION

La signalisation des mesures de l'article 1 est mise en place par les différents gestionnaires des voiries et/ou les entreprises travaillant pour son compte, conjointement responsables de la surveillance et l'entretien de la signalisation pendant toute la durée de validité du présent arrêté.

ARTICLE 7 - CONTRÔLE

Tous les justificatifs ou dérogations individuelles doivent être affichés de façon visible derrière le pare-brise du véhicule ou présentés lors d'un contrôle.

ARTICLE 8 - SANCTION

La violation des interdictions ou le manquement aux obligations édictées par le présent arrêté sont punis des amendes prévues à ces effets.

En cas de non-respect du présent arrêté, les usagers de la route en infraction peuvent être verbalisés en vertu des articles R.610-5 du Code Pénal et R.116-2 du Code de la Voirie Routière.

ARTICLE 9 - PUBLICATION - AMPLIATION

Le présent arrêté sera publié ou affiché conformément à la réglementation en vigueur.

Il fera l'objet d'une ampliation, notamment, auprès de :

- Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime,
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique,
- Monsieur le Directeur Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime,
- Monsieur le Directeur Interdépartementale des Routes Nord-Ouest, District de Rouen.

ARTICLE 10 - DELAIS ET VOIES DE RECOURS

Conformément à l'article R 421-1 du Code de Justice Administrative, le Tribunal Administratif de ROUEN peut être saisi par voie de recours, notamment par la voie de l'application « Télérecours citoyens » sur le site www.telerecours.fr, formé contre le présent arrêté pendant un délai de deux mois, décompté depuis la date de sa notification et/ou publication.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé par écrit devant le Président de la Métropole Rouen Normandie. Cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir :

- À compter de la notification de la réponse de l'autorité territoriale.

- Deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de la Mairie de ROUEN pendant ce délai.

ARTICLE 11 - EXECUTION

Les Maires, les Directeurs des Polices Municipales des communes de Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Rouen, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Léger-du-Bourg-Denis et Sotteville-lès-Rouen, le Président de la Métropole Rouen Normandie et le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Seine-Maritime, ainsi que les agents placés sous leurs ordres, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

PROJET

Fait à Rouen, le

Nicolas MAYER ROSSIGNOL
Président de la Métropole

Fait à Amfreville la Mivoie, le

Hugo LANGLOIS
Maire

Fait à Bihorel, le

Pascal HOUBRON
Maire

Fait à Bois-Guillaume, le

Théo PEREZ
Maire

Fait à Bonsecours, le

Laurent GRELAUD
Maire

Fait à Damétal, le

Christian LECERF
Maire

Fait à Déville-lès-Rouen, le

Dominique GAMBIER
Maire

Fait au Grand-Quevilly, le

Nicolas ROULY
Maire

Fait au Mesnil-Esmard, le

Jean-Marc VENNIN
Maire

Fait au Petit-Quevilly, le

Charlotte GOUJON
Maire

Fait à Rouen, le

Nicolas MAYER ROSSIGNOL
Maire

Fait à Maromme, le

David LAMIRAY
Maire

Fait à Mont-Saint-Aignan, le

Catherine FLAVIGNY
Maire

Fait à Notre-Dame-de-Bondeville, le

Myriam MULOT
Maire

Fait à Saint-Étienne-du-Rouvray, le

Joschim MOYSE
Maire

Fait à Saint-Léger-du-Bourg-Denis, le

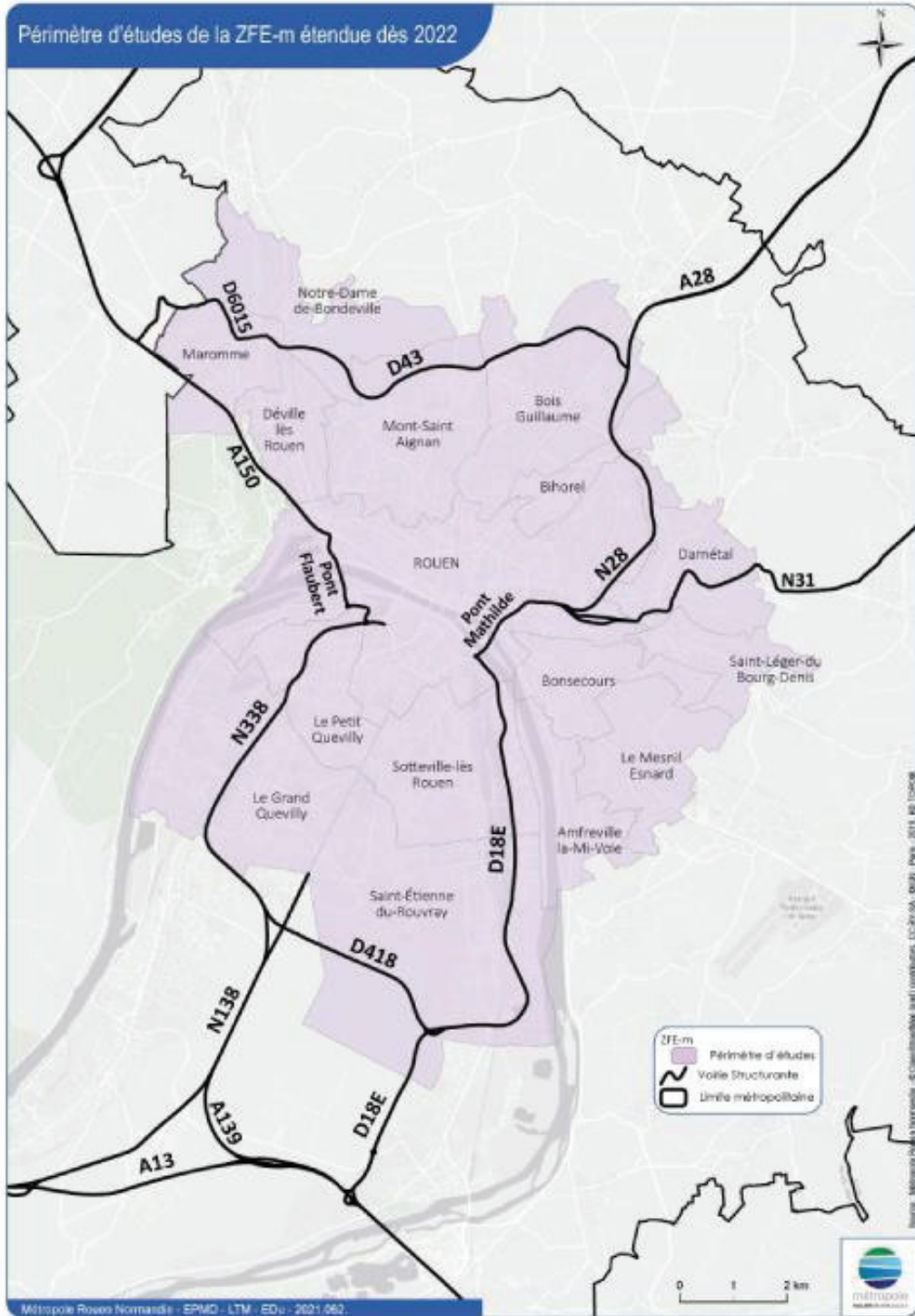
Géraldine THERY
Maire

Fait à Sotteville-lès-Rouen, le

Luce PANE
Maire

Annexe 1






Carte du périmètre de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)



Le classement pour les véhicules particuliers


Classement Certificat qualité de l'air Voitures particulières

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)
ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation

 Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
 Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres 	Diesel 
 Euro 5 et 6 À partir du 1^{er} janvier 2011	Euro 5 et 6 À partir du 1^{er} janvier 2011
 Euro 4 Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1^{er} janvier 2011
 Euro 2 et 3 Entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
 Euro 1 et avant	
Jusqu'au 31 décembre 1996	

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Classement Certificat qualité de l'air

Véhicules utilitaires légers

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)
ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation



Tous les véhicules
100% électriques et hydrogènes



Tous les véhicules gaz
et les véhicules hybrides rechargeables

Essence et autres



Diesel



Euro 5 et 6
À partir du 1^{er} janvier 2011



Euro 4
Entre le 1^{er} janvier 2006
et le 31 décembre 2010 inclus

Euro 5 et 6
À partir du 1^{er} janvier 2011



Euro 2 et 3
Entre le 1^{er} octobre 1997
et le 31 décembre 2005 inclus

Euro 4
Entre le 1^{er} janvier 2006
et le 31 décembre 2010 inclus



Euro 3
Entre le 1^{er} janvier 2001
et le 31 décembre 2005 inclus



Euro 2
Entre le 1^{er} octobre 1997
et le 31 décembre 2000 inclus



Euro 1
et avant

Jusqu'au 30 septembre 1997

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gov.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>



Classement Certificat qualité de l'air 2 roues



2 roues, tricycles et quadricycles à moteur

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)
ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation



Tous les véhicules
100% électriques et hydrogènes



Tous les véhicules gaz
et les véhicules hybrides rechargeables



Euro 4 À partir du :
- 1^{er} janvier 2017 pour les motocycles
- 1^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs



Euro 3 du 1^{er} janvier 2007 au :
- 31 décembre 2016 pour les motocycles
- 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs



Euro 2 Du 1^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006



**Pas de norme
tout type** Du 1^{er} juin 2000 au 30 juin 2004



**Pas de norme
tout type** Jusqu'au 31 mai 2000

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>



Classement Certificat qualité de l'air Poids lourds, autobus et autocar

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)
ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation



Tous les véhicules
100% électriques et hydrogènes



Tous les véhicules gaz
et les véhicules hybrides rechargeables

Essence et autres



Diesel



Euro 6
À partir du 1^{er} janvier 2014



Euro 5
Entre le 1^{er} octobre 2009
et le 31 décembre 2013 inclus

Euro 6
À partir du 1^{er} janvier 2014



Euro 3 et 4
Entre le 1^{er} octobre 2001
et le 30 septembre 2009 inclus

Euro 5
Entre le 1^{er} octobre 2009
et le 31 décembre 2013 inclus



Euro 4
Entre le 1^{er} octobre 2006
et le 30 septembre 2009 inclus



Euro 3
Entre le 1^{er} octobre 2001
et le 30 septembre 2006 inclus



**Euro 1, 2
et avant**

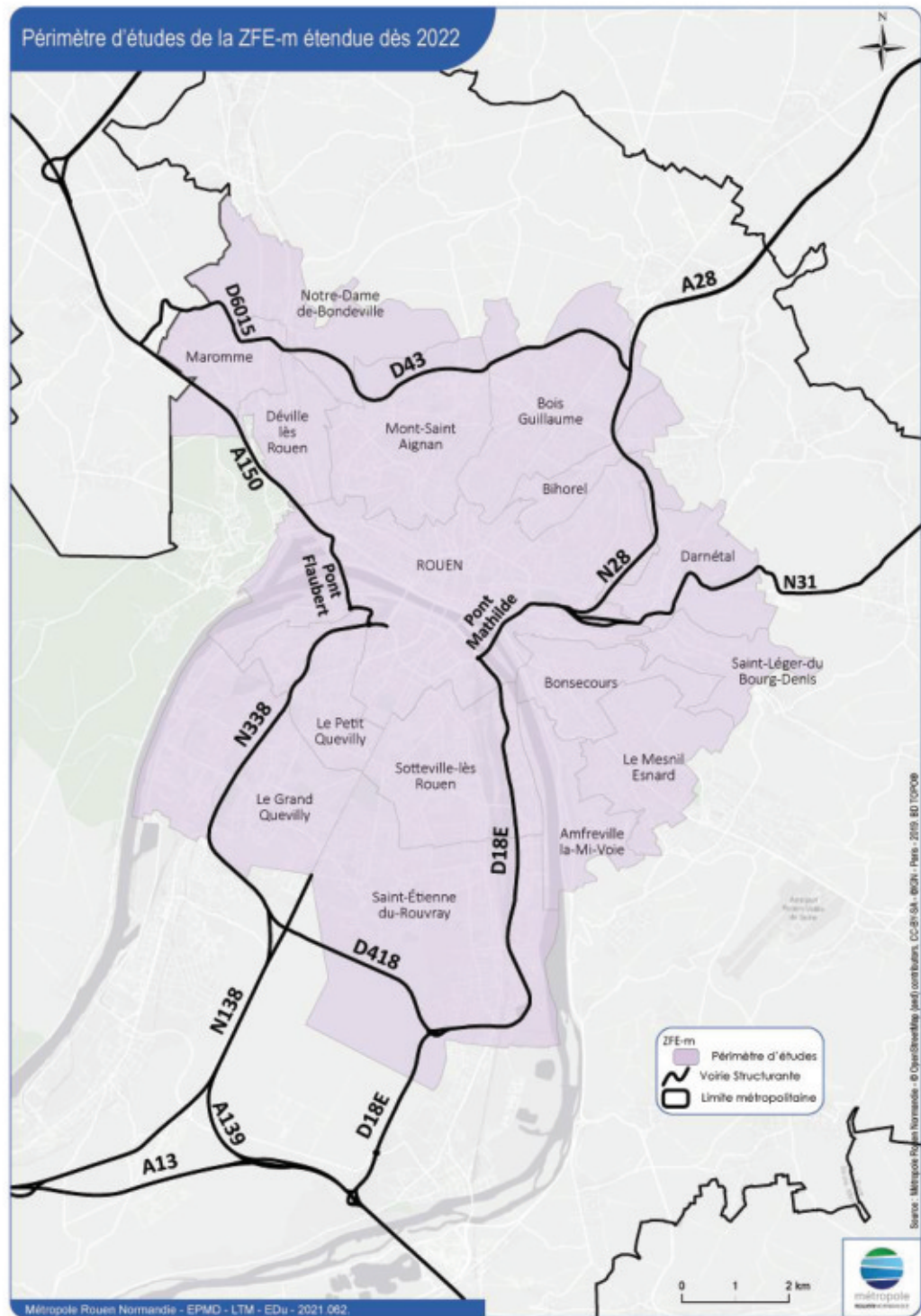
Jusqu'au 30 septembre 2001

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>



Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité





metropole-rouen-normandie.fr
jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr

