

**ZONE À FAIBLES
ÉMISSIONS MOBILITÉ**
(ZFE-m)

PHASE 2

BILAN DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

29 juillet 2021 – 30 septembre 2021



**16 COMMUNES
DU TERRITOIRE**

À partir du 1^{er} janvier 2022



métropole
ROUENNORMANDIE

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

Historique des versions du document		
Version	Modifié par	Date
1	EDu	05/11/2021
2	EDu	16/11/2021
3		

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

Objet de la participation du public par voie électronique	5
Les modalités de la participation du public par voie électronique	7
La synthèse des observations recueillies	11
Généralité relative aux contributions	11
Quelques résultats significatifs	11
L'enjeu sanitaire	11
Le principe des ZFE-m.....	12
Le périmètre de la ZFE-m proposée	12
La temporalité	12
Les exemptions et dérogations individuelles	12
L'impact socio-économique	13
La communication	13
Le contrôle des ZFE-m	13
Les sujets abordés	13
Conclusion	18
ANNEXES.....	19
Les contributions déposées sur le site « Je participe » de la Métropole Rouen Normandie.....	19
Contributions déposées via le formulaire de contact	41
Quelques contributions recueillies sur Facebook	46

Objet de la participation du public par voie électronique

Si l'ensemble des émissions de polluants atmosphériques ont connu une baisse significative durant ces dix dernières années, sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, il demeure des dépassements des seuils réglementaires relatifs aux concentrations de polluants dans l'air ambiant. En effet, pour le dioxyde d'azote (NO₂), les limites réglementaires ne sont pas respectées sur au moins 3 années lors des 5 dernières années.

Ainsi, au regard des articles L.2213.4.1 et D. 2213-1-0-2 du code général des collectivités territoriales, la Métropole Rouen Normandie et ses communes membres ont l'obligation de mettre en place une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).

Par ailleurs, la Métropole a pour ambition de réduire fortement la pollution atmosphérique sur son territoire et vise les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à l'horizon 2030, en matière de qualité de l'air, tel que défini dans les objectifs dans le PCAET métropolitain adopté le 2019.

Une ZFE-m est un secteur dans lequel la circulation et le stationnement des véhicules sont limités au regard des émissions de polluants identifiables par les vignettes Crit'Air.

Une première ZFE-m est mise en place depuis le 1^{er} juillet 2021. Elle présente les caractéristiques suivantes :

- Intra boulevards de Rouen, rive droite et rive gauche,
- Uniquement pour les véhicules de transports de marchandises disposant au moins de 4 roues (VUL et PL de catégorie Camionnette, N1, N2 ou N3) des personnes morales,
- Crit'Air 5, 4 et non classé,
- 24h/24 et 7j/7,
- En circulation et en stationnement.

Cette première zone ne permettra pas d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, notamment pour le dioxyde d'azote. Ainsi, il est souhaité étendre en 2 temps la ZFE-m :

Étape 1 :

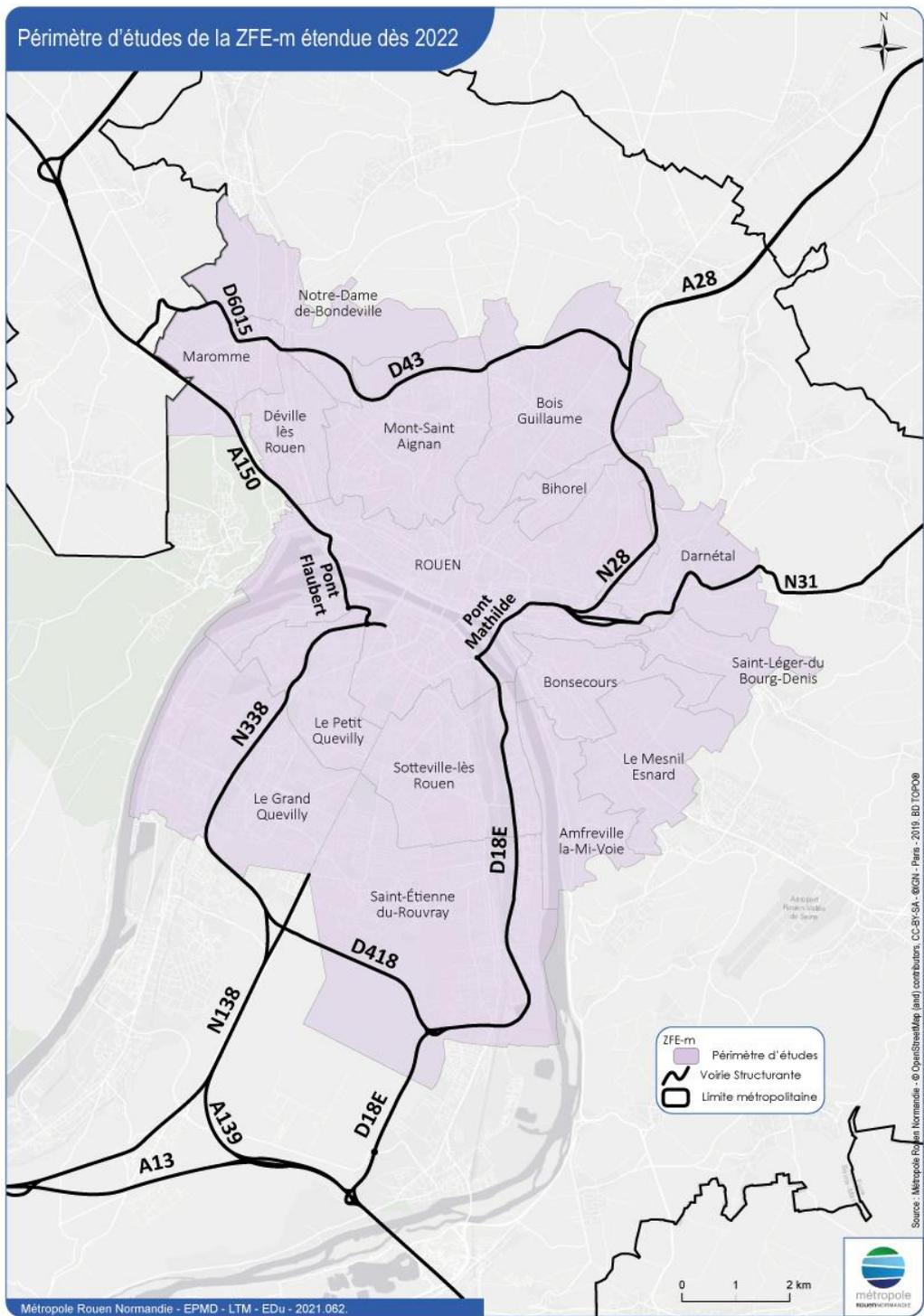
- Date de mise en œuvre prévue : 1^{er} janvier 2022,
- 16 communes de la Métropole Rouen Normandie : Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Grand-Quevilly, Le Mesnil Esnard, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Petit-Quevilly, Rouen, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen
- Uniquement pour les véhicules de transports de marchandises disposant au moins de 4 roues (VUL et PL de catégorie Camionnette, N1, N2 ou N3) des personnes morales,
- Crit'Air 5, 4 et non classé,
- 24h/24 et 7j/7,
- En circulation et en stationnement.

Étape 2

- Date de mise en œuvre prévue : 1^{er} juillet 2022,
- 16 communes de la Métropole Rouen Normandie : Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Grand-Quevilly, Le Mesnil Esnard, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Petit-Quevilly, Rouen, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen
- Tous les véhicules pouvant disposer d'une vignette Crit'Air,
- Crit'Air 5, 4 et non classé,
- 24h/24 et 7j/7,
- En circulation et en stationnement.

Avant la mise en place de l'extension de la ZFE-m, l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales impose une participation du public par voie électronique sur une période minimale de 21 jours.

Figure 1 : Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité étendue



Les modalités de la participation du public par voie électronique

Le projet d'arrêté temporaire portant création de la ZFE-m sur 16 communes de la Métropole a été 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, établie par la Métropole Rouen Normandie, avec la participation d'ATMO Normandie, comprend 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.

Documents mis à disposition :

- Le projet d'arrêté temporaire,
- L'étude d'évaluation réalisée la Métropole Rouen Normandie, avec la participation d'ATMO Normandie,
- Un flyer de présentation de la mesure, réalisé par la Métropole Rouen Normandie.

La participation du public par voie électronique a eu lieu du 29 juillet au 30 septembre 2021 inclus, soit une période de 63 jours (la durée minimale requise est de 21 jours minimum).

Le public a également été informé des modalités de participation, par voie électronique sur les pages Facebook :

- www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro,
- www.facebook.com/MetropoleRouenNormandie/

Figure 2 : Copie d'écran du site Facebook « Je Participe Rouen Normandie »



Figure 3 : Copie d'écran du site Facebook « Métropole Rouen Normandie »



Un communiqué de presse a réalisé le 29 juillet 2021 et adressé à l'ensemble des acteurs de la presse locale.

Figure 4 : Communiqué de presse du 29 juillet 2021

Lauréate en 2015 de l'appel à projet « Villes Respirables en 5 ans », la Métropole Rouen Normandie porte un ambitieux programme d'actions autour des enjeux de la mobilité durable.

L'air est un bien indispensable à tous, c'est pourquoi il nous faut tout faire pour le préserver. Selon une étude de Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable d'environ 2 600 décès prématurés en Normandie. Si l'ensemble des polluants ont connu une baisse significative durant ces dix dernières années, le territoire de la Métropole Rouen Normandie présente toujours un air dégradé 1 jour sur 10 et a connu 24 jours de pics de pollution en 2019. La Métropole a pour ambition de réduire fortement la pollution atmosphérique sur son territoire et vise les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) à l'horizon 2030.

Règlementairement imposée par l'État, une Zone à Faibles Émissions - mobilité (ZFE-m) est entrée en vigueur sur le territoire le 1^{er} juillet 2021. Depuis cette date, les véhicules destinés au transport des marchandises (PL et VUL) ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés ne peuvent plus ni circuler ni stationner à l'intérieur de la zone. Ce dispositif concerne uniquement les véhicules des personnes morales (entreprises, sociétés, associations, collectivités).

La ZFE-m sera progressivement étendue à partir de 2022 afin de faire disparaître les dépassements de seuils de polluants engendrés par le trafic routier.

Toutes les voies au sein du périmètre indiqué sur cette carte (également disponible en pièce jointe) pourraient être concernées par la ZFE-m, sans exception, selon l'avis du Préfet.

Au 1^{er} janvier 2022, ce périmètre continuera exclusivement à concerner les véhicules utilitaires légers et les poids lourds appartenant à des personnes morales. Au 1^{er} juillet 2022, l'objectif est d'appliquer la ZFE-m à l'ensemble des véhicules y compris ceux des particuliers (deux roues, tricycles, quadricycles à moteur, cyclomoteurs et motocycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars).

Les habitants de la Métropole sont invités à donner leur avis sur le projet de ZFE-m étendue. Pour ce faire, une concertation publique vient d'être lancée sur le site Je Participe. Cette concertation prendra fin le 30 septembre.

Étapes pour la mise en place des extensions de la ZFE-m :

- 29 juillet > 30 septembre 2021 : participation du public, avec mise à disposition du projet d'arrêté et de l'étude ZFE-m ;
- 29 juillet > 29 septembre 2021 : soumission du projet d'arrêté et de l'étude ZFE-m pour avis des parties prenantes. Soit : autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, conseils municipaux des communes limitrophes, gestionnaires de voirie, chambres consulaires concernées (NB : avis réputé favorable si non rendu dans un délai de 2 mois) ;
- 1er octobre > 30 octobre 2021 : finalisation de l'arrêté d'extension de la ZFE-m qui entrera en vigueur en 2022 ;
- 1er novembre > 31 janvier 2022 : Information locale du public
- Novembre/Décembre 2021 : Mise en place de la signalisation routière ;
- 1er janvier 2022 : entrée en vigueur de l'extension de la ZFE-m, pour les Véhicules Utilitaires Légers et les Poids Lourds appartenant à des personnes morales ;
- 1er juillet 2022 : application de la ZFE-m à tous les véhicules, dont ceux de particuliers.

Retrouvez toutes les informations sur la page dédiée Je Participe : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/rouen-zone-faibles-emissions-mobilite-etendue> .

La Métropole a également informé le public sur la ZFE-m, les aides et cette participation dans le magazine métropolitain « *Le Mag* » :

- Numéro 64 – juillet/août 2021 – page 8,
- Numéro 65 – Septembre 2021 – pages 4 et 31 + dossier spécial sur les mobilités.

L'information a été également relayée par :

- La presse dont Paris Normandie (édition du 30/07/2021),
- Les communes via leur site internet. C'est le cas Amfreville-la-Mi-Voie et de Mont-Saint-Aignan,
- La CCI Rouen Métropole par les réseaux sociaux (Facebook).

Figure 5 : Copie d'écran du site de la commune de Mont-Saint-Aignan



[Accueil](#) > Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Afin de réduire l'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air de notre territoire, les élu-e-s de la Métropole Rouen Normandie ont voté le 5 juillet dernier lors du Conseil Métropolitain, **l'élargissement du périmètre de la zone à faible émission (ZFE-m)**.

Si ce dispositif entre en vigueur au **1^{er} janvier 2022**, une période de consultation de la population est organisée jusqu'au 30 septembre prochain sur <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr>

Pour rappel, la ZFE-m est entrée en vigueur au 1er juillet 2021 pour les véhicules destinés au transport des marchandises (PL et VUL) ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés. Ils ne peuvent donc pas circuler ni stationner à l'intérieur de la zone.

PARTAGER

Mis à jour le 06/09/2021 à 14h28.

EN SAVOIR +

Plus d'informations sur <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/zone-faibles-emissions-mobilite>

La synthèse des observations recueillies

L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales impose qu'une synthèse des observations et propositions déposées par le public soit réalisée. Le document est rendu public par voie électronique, pour une durée minimale de trois mois.

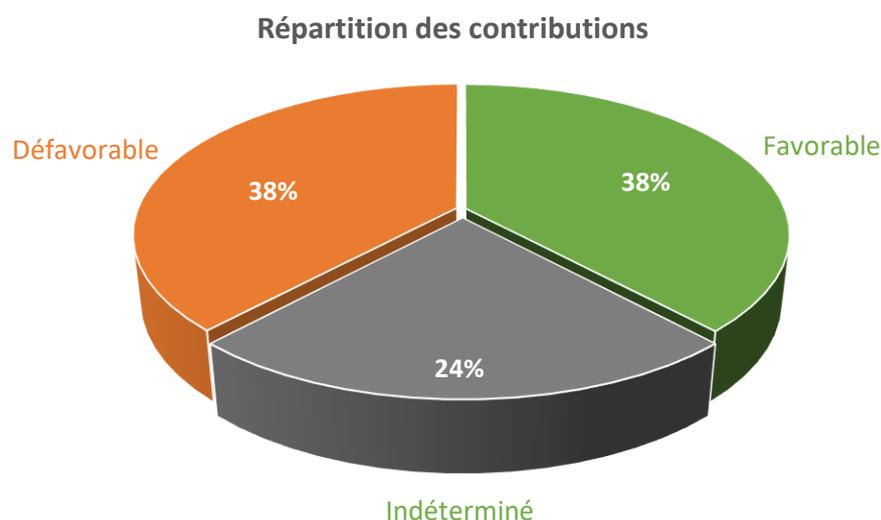
Généralité relative aux contributions

Les contributions obtenues sont :

- Sur le site <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr>, au nombre de 59 déposées par 46 personnes différentes.
- Six contributions ont été adressées via le formulaire de contact dont :
 - Une a fait l'objet d'échanges avec les services de la Métropole,
 - Une déposée également directement sur le site « JeParticipe ». Par conséquent, celle-ci n'a été prise en compte qu'une seule fois,
 - Une a été envoyée après la clôture de la participation du public. Cette dernière est retranscrite en annexe mais n'est pas prise en compte dans l'analyse.

L'ensemble des contributions sur le site « Je Participe » de la Métropole Rouen Normandie peuvent être classifiées en :

- 24 contributions favorables ou à tendance favorable à la ZFE-m,
- 24 contributions défavorables ou à tendance défavorable à la ZFE-m,
- 15 contributions ni favorables ni défavorables à la ZFE-m.



Quelques résultats significatifs

L'enjeu sanitaire

L'objectif d'une ZFE-m consiste à améliorer durablement la qualité de l'air ambiant au regard de son impact sanitaire. 43% des contributions évoquent la problématique de dégradation de la qualité de l'air. Toutefois, environ la moitié de ces contributions considère que les particuliers avec leurs véhicules sont une source négligeable de pollution au regard d'autres contributeurs tels que les industriels, par exemple.

Malgré les diverses études menées démontrant le rôle du transport routier sur la dégradation de la qualité de l'air ambiant, près de 15 % des contributions remettent en cause cet argument fondamental motivant la ZFE-m.

Il est à noter qu'un quart des contributions font état de la nécessité d'agir au regard de l'enjeu de santé publique face à la dégradation de la qualité de l'air.

Le principe des ZFE-m

Une ZFE-m repose sur la limitation de circulation de véhicules en fonction de leur certificat de qualité de l'air (vignette Crit'Air). Ainsi, cette mesure anticipe le renouvellement structurel du parc routier. Au regard de ces principes, principalement porté par les opposants à la mesure, il est argué :

- Une incohérence écologique au regard des matières premières nécessaires pour la fabrication de nouveaux véhicules (15 % des contributions),
- Un risque d'être vécu comme de l'écologie punitive (10 % des contributions).

Cette participation du public par voie électronique montre que l'attribution des vignettes Crit'Air est incomprise. En effet, 16% des participations remettent en cause l'attribution des vignettes Crit'Air en mentionnant notamment les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) corrélé à la puissance des véhicules ainsi que les contrôles techniques. Outre le CO₂, ces contributions ne mentionnent pas les normes d'émissions de polluants émis au kilomètre et l'évolution de ces normes en fonction des connaissances et des technologies disponibles. Quelques contributions proposent également la prise en compte des carburants alternatifs afin de délivrer des certificats de qualité de l'air plus favorable. En conséquence, il est demandé la modification d'attribution par les collectivités territoriales. Or, ces dernières n'ont aucune possibilité d'action relative à l'attribution des vignettes Crit'Air.

Le périmètre de la ZFE-m proposée

Un peu plus de 10% des contributions mentionnent le périmètre proposé de la ZFE-m. 70 % d'entre eux (dont à 60 % contre la ZFE-m) pensent que le périmètre est trop grand. Il est même proposé de la circonscrire à la ville de Rouen voire au centre-ville de Rouen. Les 30% qui considèrent que le périmètre est trop petit. Il a été demandé, à deux reprises, pourquoi la commune de Canteleu n'est pas incluse dans le dispositif.

L'exclusion ou l'inclusion de voies, notamment structurantes supportant le trafic de transit, fait débat dans 30% des participations. Les points de vue démontrent un clivage :

- Soit en indiquant la nécessité d'inclure ces voies sans exception,
- Soit en conservant au moins un axe de transit.

Quelques contributions demandent également l'arrêt des circulations de poids lourds, notamment, en centre urbain.

La temporalité

Sur l'ensemble des propositions, une seule concerne la diminution des restrictions horaires en reprenant les règles de la ZFE-m du Grand-Paris ; à savoir 8h/20h en semaine active. Aucune autre contribution remet en cause la règle du 24h/24, 7j/7.

Au regard du calendrier de mise en œuvre, 15% des contributions demandent un report dans le temps en arguant une installation trop rapide de la mesure, notamment à cause des difficultés d'approvisionnement de certaines pièces augmentant de fait les délais de livraisons pour les véhicules neufs. Le projet d'arrêté soumis à la participation du public prévoit une dérogation individuelle en cas de longs délais de livraisons.

Les exemptions et dérogations individuelles

L'iniquité de ZFE-m a été soulevée par 7 % des participations en mettant en exergue les exemptions nationales. Il est demandé une exemplarité de la puissance publique (10 %).

Il n'y a qu'une seule intervention (favorable à la ZFE-m) indiquant qu'il y avait trop de dérogation nuisant à la portée de la mesure.

13 % demandent l'ajout de dérogations notamment pour le Domicile-Travail (50 %) et les 2 roues motorisés (50 %). Les contributions demandant l'exemption des 2 roues motorisés sont tous usagers de ce mode de transport et contre la ZFE-m.

L'impact socio-économique

Un tiers des participations pointent l'impact socio-économique de la ZFE-m d'où une demande d'aides financières conséquentes pour permettre une reconversion du parc routier, notamment pour les ménages les plus fragiles. Certains évoquent la faiblesse des aides de la Métropole alors qu'elles ne sont pas encore définies au moment de la participation du public par voie électronique.

Outre, un accompagnement financier, il est demandé le développement :

- Des parking relais,
- Des transports collectifs urbains et régionaux notamment en termes de fréquence,
- Des bornes de recharges pour les véhicules électriques,
- D'aménagements cyclables sécurisés.

À ce développement des services à la mobilité, doit également s'adjoindre la promotion de leur usage.

La communication

Environ 10% des contributions demandent une communication beaucoup plus incisive sur la ZFE-m.

Le contrôle des ZFE-m

Environ 10% des contributions font état du manque de contrôle, notamment sur la ZFE-m existante.

Les sujets abordés

Outre l'analyse précédente, les commentaires obtenus peuvent être synthétisés selon les items ci-dessous (non liés à leurs récurrences). Les sujets spécifiques peuvent être abordés de façon très contradictoire et sont issues uniquement des contributions :

Pollution atmosphérique

- L'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air au regard de l'impact sanitaire ainsi que des finances publiques,
- La dégradation de la qualité de l'air, notamment au regard des émissions de CO₂¹, par le transport routier est :
 - Soit considérée comme avérée,
 - Soit considérée comme faible,
 - Soit considérée comme totalement infondée d'où l'inadéquation de la ZFE-m,
 - Soit à minorer au niveau national voire européen au regard des émissions de la Chine et USA,
- La nécessité de prendre en compte d'autres sources de pollution telles que l'industrie, le transport aérien, le transport fluvio-maritime, le chauffage individuel au bois, les surfaces commerciales voire des autres territoires proches ou lointain,
- L'amélioration de la qualité de l'air doit se faire avec d'autres mesures ayant moins de conséquences sur le quotidien des ménages,

¹ Rappel: Bien que les émissions de CO₂ doivent être réduites pour lutter contre le réchauffement climatique et son dérèglement, une ZFE-m a pour objectif de lutter contre les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (poussières) nocives pour la santé humaine.

Délais de mise en œuvre

- La rapidité de mise en œuvre de la ZFE-m étendue en demandant de repousser la date d'entrée en vigueur de la mesure aux particuliers permettant ainsi un temps nécessaire à l'adaptation,

Dérogation

- Les dérogations proposées sont jugées :
 - Néfastes à l'objectif de la ZFE-m,
 - Inévitables des dérogations accordées notamment à l'État. La puissance publique (véhicule d'intervention, transport collectif ...) doit être exemplaire,
 - Trop restrictives avec la demande d'ajouter :
 - Les personnes venant travailler dans la ZFE-m,
 - Les résidents de la ZFE-m pendant une période de 3 ans, permettant d'obtenir un délai au changement de véhicules,
 - Les deux-roues motorisés comme en Allemagne,
 - Les véhicules de collection,
- La possibilité de payer un droit de polluer sur une journée (exemple Gand),

Image du territoire

- L'impact négatif sur l'attractivité des territoires et la promotion des activités commerciales sur Internet, voire une ghettoïsation des centres-villes,

Déploiement à venir

- La peur du bannissement purement et simplement des véhicules thermiques à court terme par une extension des vignettes Crit'Air,
- L'appréhension de l'interdiction de circulation des véhicules de Crit'Air 3,

Impacts sociaux et économiques

- La question relative à la préservation d'un patrimoine (les anciens véhicules) pour les véhicules ne disposant pas de la mention « collection »,
- Les difficultés d'entretien des véhicules anciens au regard de la localisation des garages dans la ZFE-m,
- La dimension socio-économique de la ZFE-m :
 - La fragilisation voire la punition des ménages les plus fragiles financièrement,
 - La nécessité de mettre en place des aides financières élevées qui ne soient pas en trompe l'œil, par anticipation,
 - L'insuffisance des aides actuelles pour aider les ménages à renouveler leur véhicule ;
 - Le coût astronomique pour la collectivité pour renouveler le parc routier,
 - La prise en compte des résidents hors Métropole Rouen Normandie,
 - L'iniquité sociale due aux fortes différences de revenus entre ménages,
 - L'impact sur la compétitivité des entreprises,
- La fragilisation du tissu économique local,
- Le coût élevé des véhicules électriques limitant leur accession,

Périmètre

- Le périmètre de la ZFE-m active est trop petit,
- Le périmètre proposé de la ZFE-m étendue est :
 - Soit trop important en demandant :
 - Sa réduction à la ville de Rouen voire au centre-ville,
 - En supprimant la commune de Maromme de la zone,
 - Soit trop réduit en demandant de prendre en compte la ville de Canteleu voire toute l'agglomération,
- Concernant les axes structurants de circulation, les avis divergent et proposent soit :
 - La conservation d'un axe de transit exclue de la ZFE-m :

- Soit constitué par le projet même de « Contournement de Rouen »,
- Soit par la conservation d'un axe existant en attendant la réalisation du « contournement de Rouen »,
- Soit par la conservation d'un axe existant en rejetant le projet de contournement,
- L'inclusion systématique des grands axes pour éviter le report et la congestion de ces axes,

Horaires

- La proposition de réduire la restriction de circuler sur une période horaire,

Contrôle

- La nécessité de faire respecter la ZFE-m existante,
- La nécessité de faire respecter les règles :
 - La circulation des poids lourds, notamment, en centre-ville de Rouen,
 - La mise en place d'un contrôle de la ZFE-m via des systèmes automatisés,
 - La vitesse réduite lors des pics de pollution,
- Les questionnements techniques notamment avec :
 - L'incompréhension de l'exclusion dans la circulation de certains véhicules malgré un contrôle technique comprenant un contrôle anti-pollution conforme à la réglementation,
 - L'incompréhension de l'attribution des certificats de qualité de l'air (vignette Crit'Air) en arguant les émissions de CO₂ importants pour certains véhicules non concernés et en demandant le changement des modalités d'attribution,
 - La promotion de carburants alternatifs moins émissifs avec une prise en compte dans l'attribution des vignettes Crit'Air,
 - La possibilité d'adapter à grande échelle les véhicules existants afin de les mettre aux normes, même de façon provisoire, et diminuer les impacts de la ZFE-m,
 - La possibilité d'imposer aux constructeurs automobiles l'amélioration des anciens véhicules,

Cohérence

- Les véhicules hybrides apportent des solutions uniquement provisoires,
- Les nouveaux véhicules n'ont pas ou peu d'impact sur les émissions de poussières,
- Le manque d'alternative notamment pour le transport massifié de marchandises,
- La mise en obsolescence des véhicules par l'État,
- L'avantage des deux roues motorisées : émissions, encombrement de l'espace public et usure du réseau viaire,
- L'incohérence écologique de la ZFE-m
 - Due au renouvellement du parc existant par de nouveaux véhicules (consommation des matières premières, entre autres)
 - Avec l'allongement des distances (donc l'augmentation des émissions) pour éviter la zone,

Information et communication

- La nécessité d'une information plus active sur la ZFE-m, au regard d'une information et d'une communication sur le sujet quasi inexistantes à ce jour,
- La proposition de mener une large concertation avec un garant,
- Le besoin d'une large communication relative sur le processus d'accompagnement,
- La mise en place d'une information simple, claire et lisible aux entrées de la ZFE-m,
- L'information, la promotion voire l'éducation à l'usage des transports collectifs,

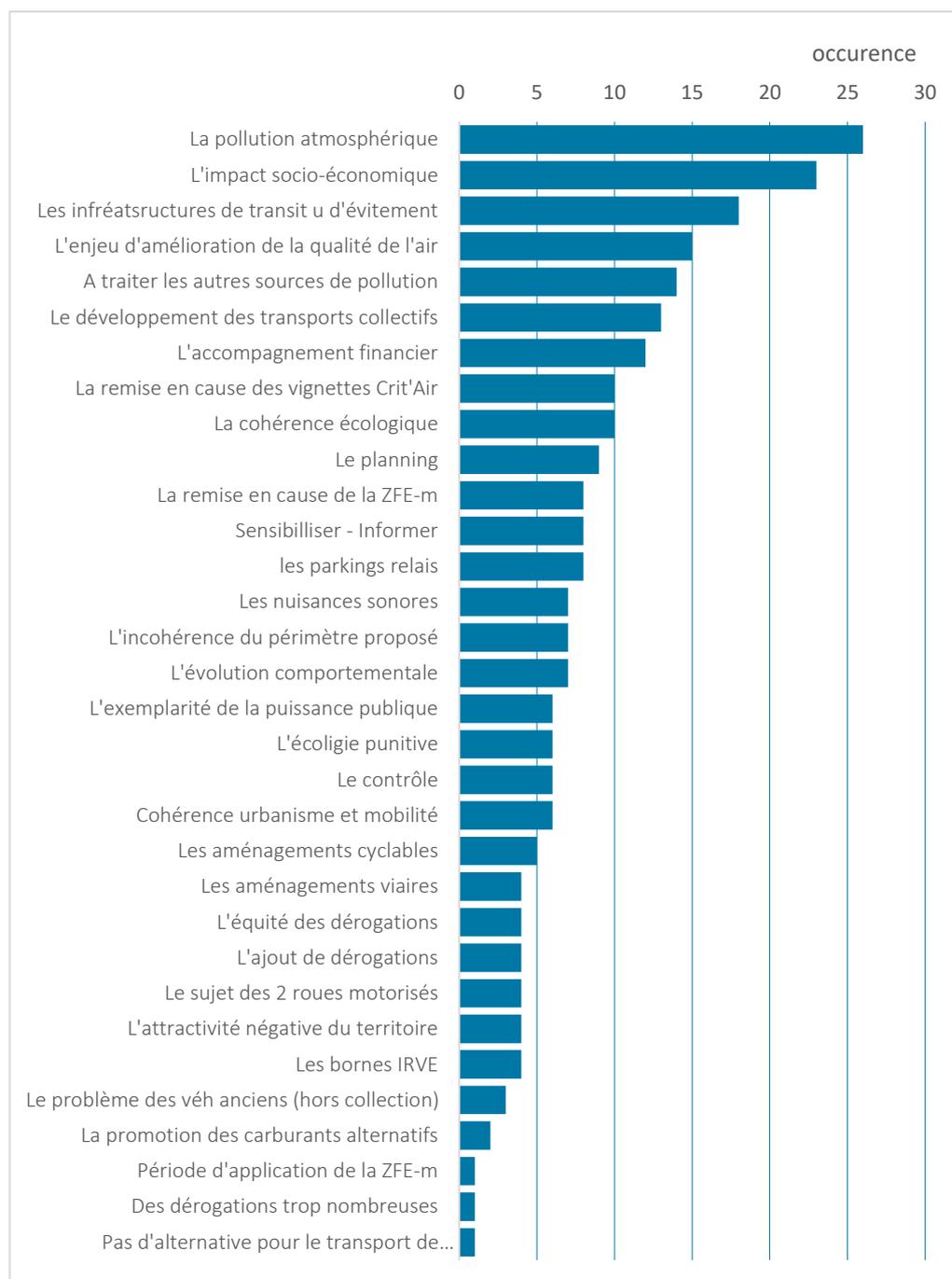
Accompagnement

- L'évolution difficile des comportements liés à l'usage de la voiture particulière,

- L'usage déraisonnée de la voiture (par exemple, pour accompagner les enfants à l'école),
- La réduction des mobilités pour réduire la pollution de l'air,
- L'atteinte à la liberté de déplacement,
- Les contraintes à mettre en œuvre sur la circulation de poids lourds, notamment, en leur interdisant l'accès en ville,
- La nécessité du développement des mobilités alternatives à la voiture particulière même si les modes alternatifs ne peuvent pas répondre à toutes les besoins, pour limiter son usage à son strict nécessaire,
- Des aménagements sur les grands axes de circulation pour :
 - Limiter voire supprimer les congestions avec :
 - Le projet de « contournement est de Rouen »,
 - Revoir la programmation de la priorisation absolue du tramway et des TEOR,
 - Une politique des temps,
 - Diminuer leur impact sur la qualité de l'air via la réduction des vitesses sur les grands axes,
- Le développement du réseau de bornes électriques pour recharger les véhicules,
- Le développement des transports collectifs urbain et interurbains par :
 - L'augmentation de la fréquence, surtout en période de vacances scolaires,
 - Un meilleur maillage du territoire afin d'améliorer leur attractivité,
 - La réduction des temps de parcours en transports collectifs pour le rendre compétitif par rapport à la voiture,
 - La desserte des zones d'emplois non desservis
 - La gratuité notamment des TCU,
 - La mise en cohérence des horaires pour desservir les zones d'emplois,
 - La création de liaisons extra métropolitaine permettant des liaisons domicile ⇔ travail,
- Le développement de parkings relais de capacité, des zones de co-voiturage, ainsi que du stationnement en veillant à adapter le coût,
- La possibilité d'accéder aux parking relais à l'intérieure de la zone, notamment P+R Kindarena et P+R Zénith ;
- La pacification des espaces urbains,
- La création d'espaces dédiés aux modes actifs afin de développer leurs usages (aménagements cyclables entretenus et sécurisés, la location de vélos)

Autres mesures

- La création de zone à trafic limité (ZTL) sur la rue Jeanne d'arc voire jusqu'à la place Joffre ; dispositif perçu comme plus égalitaire,
- La recherche d'un équilibre entre cohérence urbanisme et mobilité :
 - L'impact sur la mobilité entre les lieux de résidences et d'emplois (concentration des déplacements en lien avec la centralité rouennaise) au regard des politiques d'urbanisme développées depuis les années 70 (périurbanisation, accessibilité des coûts des logements ...)
 - Repenser les temps de travail voire le développement du télétravail.



L'ensemble des avis recueillis via cette participation du public par voie électronique sont disponibles en annexe.

Conclusion

Les contributions issues de cette participation du public par voie électronique, mettent en avant la question stratégique de la mise en place d'une ZFE-m et des alternatives crédibles au transport automobile. Cette participation du public met en évidence un sujet de société clivant, qui oppose des aspirations collectives pour un environnement sanitaire sain à de multiples intérêts individuels.

Par ailleurs, il est noté une confusion avec la ZFE-m proposée permettant de lutter contre les émissions de polluants atmosphérique impactant la santé humaine et la lutte plus générale contre les émissions de gaz à effet de serre ayant des conséquences notamment sur le climat.

L'impact socio-économique est soulevé. Il est demandé un accompagnement fort tant en termes financier que d'alternative à la voiture particulière.

Au regard de l'obligation pour la Métropole Rouen Normandie et ses communes membres, de mettre en place une zone à faibles émissions mobilité, les résultats de la participation du public par voie électronique encouragent :

- Les réflexions visant à consolider les aides financières existantes et à en proposer de nouvelles afin d'accélérer le renouvellement du parc routier, notamment pour les plus fragiles,
- Une articulation du dispositif de ZFE-m avec les réflexions sur la stratégie de mobilité dans son ensemble,
- Le développement d'outils favorisant la bonne compréhension du dispositif de ZFE-m,
- La persévérance de la politique métropolitaine, dans son amélioration continue du système de mobilité en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière et au transport routier des marchandises.

Les prochaines étapes prévisionnelles

- Novembre 2021 : Lancement de la campagne d'information du public sur le périmètre et les règles de la ZFE-m
- Jusqu'à fin novembre 2021 : Finalisation de l'arrêté de création de la ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie

ZFE-m – Étape 1 : Poids lourds et utilitaires légers des personnes morales

- Décembre 2021 : Mise en place de la signalisation routière de police
- 1^{er} janvier 2022 : Entrée en vigueur des règles

ZFE-m – Étape 1 : Poids lourds et utilitaires légers des personnes morales

- Juin 2022 : Mise en place de la signalisation routière de police
- 1^{er} juillet 2022 : Entrée en vigueur des règles

ANNEXES

Les contributions déposées sur le site « Je participe » de la Métropole Rouen Normandie

Date	Contributions
ven 30/07/2021 - 00:09	<p>ZFE-m étendue</p> <p>Bonjour,</p> <p>Ayant un véhicule non classé (Twingo de 1996) et habitant à Petit-Quevilly juste à proximité de la Sud 3, ma prise de position sur ce projet est compliquée.</p> <p>D'un côté, j'ai une voiture qui fait partie des véhicules à retirer impérativement de la circulation. Et de l'autre, je suis en première ligne des effets de la pollution atmosphérique que je perçois très bien.</p> <p>J'ai une première remarque qui concerne une décision d'État, pourquoi imposer aux entreprises privées ainsi qu'aux particuliers de se séparer de leur "vieux" véhicules alors que les véhicules d'intérêt général dit prioritaires, ceux bénéficiant de facilités de passage, les véhicules du ministère de la défense et autres ont le droit à une dérogation nationale.</p> <p>Je remercie la Métropole de permettre cette consultation publique sur le projet d'étendre la ZFE-m. C'est pourquoi j'ai réfléchi à quelques changements des futures étapes.</p> <p>Dès AUJOURD'HUI, sensibilisation auprès du grand public pour prévoir la séparation de leurs véhicules non classé, classe 5, classe 4, classe 3 et classe 2 afin de se diriger vers les véhicules Crit'Air verte ou 1.</p> <p>ÉTAPE au 1er juillet 2022 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Afin d'effectuer une transition plus douce pour les particuliers et de retirer du centre de Rouen les véhicules les plus polluants, je propose que 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 actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes.- La ZFE-m s'étend aux 16 communes que pour les véhicules professionnels. <p>ÉTAPE au 1er janvier 2023 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Afin de continuer à retirer les véhicules les plus polluants du centre de Rouen et continuer l'incitation aux particuliers de changer de véhicules, je propose que les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ou « Crit'Air 3 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes. <p>ÉTAPE au 1er janvier 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Afin de continuer à retirer les véhicules les plus polluants du centre de Rouen et continuer l'incitation aux particuliers de changer de véhicules, je propose que les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ou « Crit'Air 3 » ou « Crit'Air 2 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes. <p>ÉTAPE au 1er janvier 2025 :</p> <ul style="list-style-type: none">- La ZFE-m des 16 communes s'étend à tous les véhicules en interdisant les « Crit'Air 2, 3, 4 et 5 » et ceux ne disposant pas de vignette Crit'Air. <p>AUTRES PROPOSITIONS pour diminuer la pollution atmosphérique hors automobiles :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accompagner les industriels dans la mise en place de solutions pour réduire les polluants.- Mise en place de raccordement électrique pour les péniches et bateaux accostant sur les quais aux lieux de faire tourner leurs groupes électrogènes.

Cordialement,

ven
30/07/2021 - 00:14

[Amazon remercie la Métropole et les Écolos politiques de Rouen](#)

Avec la chasse aux voitures organisée par la coalition écolos /PS à Rouen, je vais de moins en moins à Rouen et je commande de plus en plus sur Amazon ! Amazon vous remercie.

NB : pas étonnant qu'aucun de mes enfants ne souhaite rester sur Rouen : il y a beaucoup de villes plus sympas et moins débiles dans leurs gestions (c'est ce qu'ils me disent !)

ven
30/07/2021 - 11:42

[4 points indispensables pour réaliser cette transition](#)

Le premier point que je souhaite souligner est la nécessité de désengorger la ville des poids lourds, et notamment sur le boulevard industriel, avec la création d'un contournement de la ville.

Maintenant sur la création d'une zone à faible émission : malheureusement ce qui va se passer c'est que cela va toucher les populations les plus fragiles et les moins à l'aise financièrement.

Je me mets à la place de quelqu'un qui a une voiture Crit'Air 4. Je serais incapable à l'heure actuelle sans de très fortes aides (de l'ordre de 80 % du prix d'une voiture) de changer de véhicule.

Donc il faut si une telle zone est mise en place, des aides très conséquentes. Globalement, je n'approuve pas le choix de Crit'Air pour créer cette zone. Une ZFE devrait uniquement se baser sur un critère : la puissance et donc l'émission de polluants.

Et à ce titre, établir des vignettes en fonction des chevaux fiscaux des voitures serait beaucoup plus intelligent et aurait un impact bien plus grand.

Car interdire une Twingo de 2005 mais autoriser un 4x4 de 2017 n'a aucun sens si le but est de réduire la pollution.

Il faut également des dérogations pour que les personnes puissent travailler si elles ne peuvent changer de véhicule.

Je prends mon cas perso, je suis enseignant remplaçant, je vis dans la ZFE, et je peux être envoyé n'importe où dans le département, donc véhicule indispensable pour aller dans un village au cœur du pays de Bray ou de la campagne.

En résumé :

Cette ZFE va beaucoup trop vite dans sa mise en place,

- il faut donner un délai d'au moins 3 ans,
- des critères plus justes (basés sur les chevaux fiscaux et pas l'année de circulation)
- des aides conséquentes (jusqu'à 80 % du prix d'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0 et ce même pour des personnes qui travaillent.)
- des autorisations d'exception pour les gens qui travaillent et dont le véhicule est indispensable et n'ont pas les moyens si les aides ne sont pas mises en place
- un contournement afin que les véhicules lourds ne passent plus dans la ville.

ven
30/07/2021 - 14:59

[Gâchis écologique et France à 2 vitesses](#)

Je ne comprends pas ce type de mesures, hautement incohérente d'un point de vue écologique : sous prétexte d'écologie, cette mesure va mettre des milliers de véhicules à la casse, des millions à l'échelle de la France métropolitaine, puisque plusieurs villes sont concernées, des véhicules pourtant parfaitement sûrs et en parfait état de fonctionnement. Il va donc falloir faire pourrir des véhicules dans des casses pas toujours très respectueuses de l'environnement, et produire de nouveaux véhicules en masse, pour réduire la production de CO2... Ubuesque, et d'autant plus

ironique que l'enquête débute justement le "jour du dépassement" où l'humanité a consommé toutes les ressources de la planète...

D'autre part, il est précisé que des "aides" seront accordées aux ménages modestes pour renouveler leur véhicule. Outre le coût énorme que cela représente pour la société, et pour un nombre de bénéficiaires finalement réduit, qu'en sera-t-il de toutes les personnes qui habitent en dehors de ces zones et qui ont toujours besoin de rentrer dans la métropole ? Sachant que ce sont précisément ces personnes qui ont besoin d'un véhicule individuel, faute de desserte en transports en commun digne de ce nom...

Enfin, puisque ce type de ZFE est appelé à se multiplier à l'échelle du territoire : seuls les habitants ayant pu s'offrir un véhicule récent auront le droit désormais de voyager rapidement et confortablement à travers la France, les autres devant chercher des itinéraires "bucoliques" pour contourner ces zones ! Sans parler d'une harmonisation, inexistante à l'heure actuelle, qui rend la circulation totalement aléatoire, chaque ville appliquant ses propres critères.

Vive l'écologie punitive !

Une alternative non punitive pourrait être la fluidification des parcours autour de la métropole (il est aujourd'hui impossible de contourner facilement Rouen), et le développement de carburants alternatifs moins polluants sur les véhicules existants (GPL, Ethanol voire Rétrofit), beaucoup plus efficaces pour l'écologie en évitant un gâchis de ressources !

ven

30/07/2021 -
22:25

[Les véhicules sont-ils les premiers facteurs polluants à supprimer ?](#)

Bonjour,

Comme [message du ven 30/07/2021 - 00:09], j'ai un véhicule non classé (Clio campus de 1996) et j'habite à Petit-Quevilly juste à proximité de la Sud 3. Cela fait 10 ans que j'y habite et que mon état respiratoire se dégrade de plus en plus. Il y a deux ans, pendant la canicule, il a fallu me sortir un soir en urgence de l'agglomération car j'étais en hypoxie...

Je pense toutefois qu'il y a d'autres solutions à mettre en place, qui seront beaucoup moins nocives au niveau social et économique que ces fameuses zones.

1) D'abord, les critères pour les vignettes : est-ce qu'une voiture essence de 600kg qui passe le contrôle technique pollue plus qu'un SUV neuf d'1.5 tonnes ? Je ne pense pas. En tout cas, elle rejette moins de particules fines que les molécules les plus dangereuses.

Les ménages qui ont une voiture à 1000€ ne mettront jamais 5000€ ou 6000€ pour une voiture électrique. Et avec 6000€, on est très loin du prix d'une voiture électrique, même d'occasion.

2) Le chauffage au bois en hiver : une catastrophe, à tel point que je pense qu'il faudrait poursuivre les particuliers et entreprises qui se chauffent avec.

3) Les usines et l'hypocrisie des pouvoirs publics à ce sujet.

4) Les embouteillages ! si les voitures n'étaient pas bloquées tous les jours, il y aurait moins de pollution ! beaucoup moins ! il faut tout faire pour faciliter la circulation au lieu de la bloquer avec des ralentisseurs, terre-plein, feux rouges...

5) obliger les entreprises à recruter des salariés proches et imposer minimum 4 jours de télétravail aux salariés en "col blanc" ou à défaut les faire travailler dans des espaces de coworking proches de chez eux.

Les collectivités territoriales pourraient montrer l'exemple au lieu de construire d'immenses bâtiments d'ailleurs...

6) limiter la vitesse à 70km/h sur la Sud 3 et OBLIGER les véhicules à rouler 20 km/h-1 moins vite les jours de pollution, car très peu respectent cette règle

7) élargir les plages horaires de travail et ne pas imposer un nombre fixe d'heures par semaine ou jour afin de répartir les afflux de véhicules.

8) les transports en commun ne remplaceront jamais les VL. Par exemple, l'initiative du samedi gratuit est intéressante. J'ai fait ma carte mais ne m'en suis jamais servi en un an+. Parce que ramener seul ses 3 sacs de courses pleins à craquer, voire des packs d'eau et de lait, ce n'est pas possible.

9) doubler les salaires pour qu'un foyer puisse vivre convenablement avec une seule source de revenus. Mais Ça ce n'est pas pour demain...

10) Restent enfin les comportements : je ne comprends pas pourquoi tant de gens ont besoin de prendre la voiture le dimanche : il y a parfois autant de monde qu'en semaine !

sam
31/07/2021 -
17:01

[Conservation d'un axe permettant aux véhicules de traverser](#)

Bonjour,

Il pourrait être intéressant de conserver un axe permettant aux véhicules les plus polluants de traverser la Seine, l'axe Boulevard industriel, Pont Mathilde, Tunnel de la Grand Mare par exemple.

Parce que bon, la métropole refuse le contournement Est (donc empêche de contourner la métropole) et interdit maintenant de la traverser, c'est d'une connerie sans nom si un couloir n'existe pas ...

L'argument écologiste ne tient pas la route, en quoi est-ce écologie de faire faire un détour de 100km aux véhicules les plus polluants ?

Bien qu'il paraisse que le nuage de Tchernobyl se soit arrêté à la frontière (il ne devait pas avoir ses papiers), je ne pense pas que la pollution des véhicules se dise "oula, c'est la métropole de Rouen, on n'entre pas". Il serait intéressant de grandir un peu et de penser les projets plutôt que d'essayer de faire plaisir à un électeur soi-disant bien penser mais incapable de connecter 2 neurones. Comme interdire la circulation uniquement s'il existe des moyens palliatifs.

sam
31/07/2021 -
17:06

[Création de parking extérieur](#)

Bonjour,

Il pourrait être intéressant d'avoir des parkings à l'extérieur de la métropole avec des navettes permettant aux personnes extérieures à la métropole de se rendre à l'intérieur sans leurs véhicules polluants et sans qu'ils n'aient à changer de véhicules. On ne va pas demander à des gens extérieurs à la métropole de changer de véhicules juste pour aller rendre visite à leur famille 2 fois par an !!!!

Est-ce prévu d'utiliser les parkings autour de la Kindarena ou du Zenith à cet effet ?

mar
03/08/2021 -
14:21

[Zfe contournement est](#)

Bonjour,

Travaillant en lien avec le port de Rouen dans l'exportation de céréales, je trouve que faire une ZFE sans contournement-Est sur la métropole sera une mauvaise idée.

Au lieu de mettre tout le monde autour de la table pour essayer de trouver une solution à des problématiques d'intérêt général, nous serons dans une écologie purement punitive !

Cette politique touchera très durement les milieux économiques locaux constitués principalement de PME familiales qui n'ont que le fret routier pour transporter leurs marchandises. En plus des grèves régulières sur le fret ferroviaire, cette mesure sera un poids supplémentaire sur la compétitivité des entreprises !

En espérant que la métropole trouve des alternatives concrètes au lieu de vouloir devancer l'état sur ce sujet...

Bien à vous.

mar
03/08/2021 -
20:43

[MESURE NEGLIGEABLE face aux vrais problèmes ...](#)

Selon l'Union Européenne,
- les véhicules routiers thermiques sont responsables de 29% de l'émission de CO2 - gaz à effet de serre).
- Les Poids lourds et Utilitaires représentent 72% de ces 29%
- Les Véhicules légers Individuels représentent donc 21,9% de ces 29%
=> Les véhicules légers sont responsables de 6,09% de l'émission de Gaz à effet de serre (CO2)
Au niveau Européen, la France représente 10,9% de la pollution au CO2.
=> L'abandon des De qui se moque-t-on ?
VL en France ne représenterait que 0,752% de la pollution globale.
Au_ niveau Mondial, l'UE ne représente que 6,6% de la pollution mondiale au CO2
=> L'abandon des VL en France ne représenterait que 0,0496% de la pollution globale.
=> 4,9 sur 10 000 !
L'Europe = 6,6% de la pollution mondiale, soit la même chose que l'Inde, alors que les USA = 11% et la Chine 27%
=> Les 3 plus gros pollueurs représentent 44,6% de l'émission de Gaz à effet de serre et notre mesurette 0,049% !
DE QUI SE MOQUE-T-ON ? SOYONS SERIEUX ET AIDONS LES PAYS POLLUEURS A MOINS POLLUER !
NB : chiffres UE 2018 certifiés.

mer
04/08/2021 -
13:05

[ZFE](#)

Bonjour,
Déjà, ces ZFE sont un déni de démocratie et de liberté.
Beaucoup de problèmes vont se poser :

- Pourquoi exclure les 2 roues qui polluent moins et fluidifient la circulation.
- La traversée de ROUEN étant inévitable pour rejoindre les axes majeurs (comme l'A13), cela va isoler une partie de la population.
- Quid de l'avenir des nombreux professionnels qui vont périlcliter car la clientèle ne pourra plus se rendre chez eux ?

Je réside au HOULME mais travaille en centre-ville de ROUEN, ma situation montre 2 exemples concernant beaucoup de monde :

- Je possède un véhicule de loisir pour ne pas dire « collection » qui ne peut prétendre à une carte grise collection. Je fais entre 500 et 600 kms par an et bientôt je ne pourrai même plus faire l'entretien chez mon garagiste à DEVILLE, ni traverser ROUEN pour par exemple rejoindre l'A13.
- Mon trajet travail d'environ ¼ d'heure c'est avec mon Scooter, entretenu et état neuf, et bientôt je ne pourrai plus l'utiliser ?
- Je pense aussi aux habitants concernés et résidant dans cette ZFE élargie trop vaste, qui ne pourront même plus sortir de chez eux.

Malheureusement il est plus facile pour nos « élites » de pénaliser une fois de plus le Français moyen qui ne représente qu'une partie infime de cette pollution, que de s'en prendre aux vrais gros pollueurs !
Les gens commencent à se rendre compte de ce qui les attend et un retour imminent des gilets jaunes ne m'étonnerait pas.
Bonne journée

jeu
05/08/2021 -
11:51

[Creusons les inégalités](#)

Bonjour,
Le projet d'interdiction de circulation de certains véhicules anciens touche particulièrement les plus démunis. Il leur sera impossible d'acheter une voiture récente ce qui pourrait avoir des conséquences sur leurs possibilités d'emplois. Ce projet est donc néfaste sur le plan social

Si le but est de désengorger Rouen, pourquoi ne pas faire une bonne fois pour toute le contournement routier de la ville ?!

Et pour ceux n'ayant pas possibilité de se racheter un véhicule, y aura-t-il un vrai plan d'aide ? (De l'ordre du prix d'une voiture récente)

Y aura-t-il un développement massif du réseau de transport au-delà de la métropole pour que les gens puissent aller travailler correctement ?

Pour finir, je trouve que ce projet n'a rien de pertinent sachant ce que certaines industries rouennaises rejettent impunément.

Commençons plutôt par là.

ven [Transport premier polluant](#)

06/08/2021 - Bonjour.

18:38

Pourquoi toute l'agglomération n'est pas concernée ? Certaines communes sont très polluées, sont difficilement vivables et ne sont pas comprises dans les communes citées ici. Dommage.

Montrez l'exemple, faisons une agglomération où la voiture est exceptionnelle. C'est difficile d'être responsable car ces comportements sont considérés comme normaux (vitesse, bruit, utilisation de la voiture systématique même pour faire 500m ...). Et ces mêmes personnes sont ici à déblatérer. Pour rappel, la pollution atmosphérique c'est plus de 40000 morts par an en France et sans parler du coût du bruit estimé à 150 milliards d'euros par an.

Il faut veiller à rendre le transport compétitif et attractif, le train est une bonne solution mais l'offre est aujourd'hui inacceptable en métropole. Il faudrait se rabibocher avec la région car c'est maintenant que ça se joue.

mar [ZFE-m étendue](#)

10/08/2021 - Intéressantes les propositions de ce premier avis de [message du ven 30/07/2021 - 00:09], voici donc une synthèse de quelques avis que j'ai trouvés pertinents avec ajouts de ma part :

08:33

- Décaler dans le temps l'extension de la zone pour les particuliers afin de leur permettre de trouver des solutions d'adaptation

- Réfléchir à des adaptations du critère unique de la vignette : celui qui utilise son SUV tous les jours pollue plus que celui qui utilise sa vieille Clio essence une fois par mois, de même pour les 2 roues qui ne contribuent pas aux bouchons.

- Accompagner la mesure de dispositifs d'aides dignes de ce nom (et au lieu de soutenir la construction neuve, les constructeurs ne peuvent-ils travailler à des adaptations des véhicules actuels pour les rendre moins polluants ?)

- permettre un couloir de traversée à défaut de contournement possible de Rouen, développer les systèmes de parkings aux abords de la métropole si mise en place de l'extension, ainsi que le relais par transport en commun ou autre mode de déplacement et participer à leur promotion (appli de covoit' ou autre)

- quid des plus gros pollueurs de la métropole, quels efforts leur sont demandés ?? Pourriez-vous communiquer sur les contributions à la pollution atmosphérique et environnementale de chaque acteur économique de la métropole ? Et les mesures de réduction de la pollution relative pour chacun ?

- pas de passe-droit : si le petit particulier doit trouver les moyens de renouveler son véhicule, les services de l'État aussi (et même en priorité).

- Intégration et responsabilisation des employeurs dans la concertation, les trajets étant largement de type domicile-travail.

Les efforts sont indispensables mais ils doivent être globaux et équitables.

mar

10/08/2021 -
10:31

[ZFE-M mesure discriminatoire / injuste sans politique globale](#)

Bonjour à tous,

Je souhaite m'exprimer sur le forum concernant la ZFE sur Rouen.

Déjà, cette mesure est aberrante car socialement discriminatoire

Un SUV récent va rentrer dans la ZFE alors qu'une petite citadine ancienne sera bloquée (alors qu'elle consomme beaucoup moins)..C'est scandaleux.

Un non-sens environnemental de détruire des véhicules entretenus disposant du CT... La première règle en matière d'écologie est de ne pas jeter ce qui est utilisable (et donc de conserver au maximum). Les vrais écolos c'est ceux qui entretiennent correctement leurs voitures dans le temps

Il faudrait également se poser des questions sur les véhicules électriques aussi polluants qu'une thermique si on intègre la conception (métaux rares etc).

Avec la logique de la métropole, Il faudra donc contourner Rouen soit plus de kilomètres donc plus de pollution, et toujours pas de périphérique autour de Rouen pour faciliter la circulation...C'est vraiment mettre la charrue avant les bœufs...

Pensez-vous aux travailleurs modestes qui se lèvent tous les matins pour travailler dans le centre par exemple au CHU.

Pas de transports en communs compatibles avec les horaires ou non sécurisés le soir. Envisagez-vous des navettes spécifiques. Facile pour des élus disposant de voiture avec chauffeur de prendre cette décision. Pour les citoyens ce n'est pas aussi simple.

Quid des aides pour les travailleurs de l'agglomération qui n'y habitent pas... Vouloir interdire les véhicules est complètement stupide sans une véritable politique globale, de l'urbanisme (parkings périphériques + périphérique / aménagement de pistes cyclables) des transports en commun largement développés et pourquoi pas gratuits (QUID du métro de Boulingrin au CHU / ou de technopole au Zénith avec pourquoi pas une continuation jusqu'à Braque). Pontevedra (une ville en Espagne) a réussi ce défi avec un politique globale et non discriminante.

Et sincèrement pour Rouen c'est la honte avec l'épisode de Lubrizol qui peut polluer sans être inquiéter plus que ça (ou avec des amendes dérisoires).

Il est certainement plus urgent d'agir pour vérifier la conformité au niveau de la sécurité des entreprises CEVESO dans l'agglomération plutôt que s'en prendre aux citoyens modestes.

Et concernant la pollution avant de s'en prendre aux véhicules, quid des paquebots de croisières et de l'aviation bien plus polluante...

Je vous remercie pour la prise en compte de mon message.

Bien cordialement

mar

10/08/2021 -
12:19

[Zfe Une concertation, très bien mais y aura-t-il de l'écoute ?](#)

Les concertations déjà menées dans un passé récent sur la métropole de Rouen n'ont hélas montré aucune écoute/ aucune réelle utilité car les décisions ont été imposées (ligne sncf Paris Normandie ; plan de circulation PL de Rouen...)

Sur le sujet ZFE, il y a beaucoup à dire :

-une ZFE limitée au centre de Rouen comme actuellement est nettement plus acceptable qu'une ZFE étendue à une dizaine de commune.

- Les habitants de la métropole sont-ils bien au courant du sujet ? il suffit de sonder quelques personnes habitant Grand Quevilly , Petit Quevilly, Saint Etienne du Rouvray pour s'apercevoir que ce n'est pas le cas alors qu'ils vont être sévèrement impactés—l'information et l'écoute éviteront une levée de bouclier type gilets jaunes et bonnets rouges.

- C'est un sujet qui va assurément créer des inégalités : les aides au changement sont clairement faibles au regard de l'investissement pour changer de voiture- j'ai fait l'exercice pour mes beaux-parents qui habitent

Grand-Quevilly et ont un véhicule Crit'Air 4 donc exclu dans le futur de la ZFE alors qu'il est en bon état : ils n'ont pas les moyens de le remplacer sous 1 an ! combien de personnes dans le même cas ? assurément beaucoup De plus, mettre le doigt dans ce sujet, c'est à termes aussi la volonté de bannir les véhicules Crit'Air 2 puis 1...alors que tout le monde a acheté un véhicule homologué et est soumis au contrôle pollution tous les deux ans.

- si la ZFE étendue est maintenue, Il faut clairement penser à une signalisation de qualité, des itinéraires de transit et des parkings périphériques avec des alternatives pour ceux qui n'ont pas de voitures répondant aux critères de la ZFE (qui peuvent venir de loin) et ces itinéraires ne doivent pas créer une augmentation des distances qui génèreraient une augmentation de la pollution.

- Pourquoi ne pas attribuer une dérogation spécifique sur une durée suffisante 3 ans pour les habitants de la ZFE ?

- Il faut penser aux véhicules de collection ou présentant un intérêt historique automobile : ce ne sont pas des véhicules qui roulent beaucoup et ils pourraient être autorisés le soir et le week end par exemple. Cela assure aussi la préservation de notre histoire automobile (Paris a prévu ce cas de figure).

- Cela va créer un gâchis écologique : mettre une voiture à la casse et produire un véhicule neuf a un coût écologique : c'est finalement de l'obsolescence programmée. D'ailleurs, il suffit de s'intéresser de près aux véhicules électriques pour voir qu'il va y avoir un gros problème : les batteries ne tiennent que 4 à 10 ans et leur coût sera toujours élevé même s'il baissera : 17 000 euros pour une Citroën CO = qui peut et veut payer cela? sans compter l'impact sur les ressources du sous-sol ? des véhicules légers avec des petites batteries pour circuler en ville et récupérer de l'énergie ont du sens, utiliser des carburants renouvelables dans des véhicules hybrides aussi, le tout électrique hors ville a nettement moins de sens...

- Pourquoi ne pas attribuer la vignette Crit air 1 aux véhicules homologués flex fuel essence/E85 ? cela permettrait de continuer à utiliser des véhicules essence crit air 3 et 2 dans le respect de l'environnement : 40% d'émission de CO2 en moins du champ à la roue et même 2 à 10% en moins du réservoir à la roue, 30 %d'oxyde d'azote en moins et 90% de particules en moins. L'état ne veut pas le faire mais ses arguments écrits sont faux ! (Question n° 16840 au JO du sénat pour ceux que cela intéresse) : c'est scandaleux. Développer les carburants renouvelables avec des procédés vertueux (biocarburants 2g,3G et efuels, hydrogène vert non issu du pétrole comme actuellement) devrait être une priorité.

Une ZFE a un intérêt pour améliorer la qualité de l'air mais il serait juste de limiter la circulation de tout véhicule motorisé dans ces espaces par souci d'égalité, de conserver des ZFE de taille modeste (centre-ville), de prévoir des parkings et des itinéraires de transit autour et des transports alternatifs réellement propres, d'autoriser les habitants à y circuler avec une dérogation comme dans certaines voies piétonnes, de penser aux véhicules d'intérêt historique.

L'écologie oui assurément mais de l'écologie raisonnée/raisonnable/juste / associative et non politique/dogmatique/lobbyiste dénuée de sens.

sam

14/08/2021 -
12:58

[C'est souvent dans la contrainte que l'on s'adapte](#)

Je ne saurais dire si cette mesure est nécessaire, vitale et qu'elle donnera des résultats sur la pollution car pour cela il faudrait accélérer le travail avec les industriels de la métropole. En tant qu'acheteur public, nous n'avons pas plus de passe-droit comme j'ai pu le lire car un décret nous impose une réduction d'émission de CO2 sur nos parcs automobiles. Maintenant, on peut s'interroger sur les modalités de calcul des émissions de CO2 des véhicules qui déterminent les vignettes Crit'Air. Le plus intelligent serait de laisser le temps aux gens de s'organiser mais avons-nous réellement le temps

d'attendre ? Et puis si la métropole ne fait rien, elle sera taxée de laxisme et si elle fait quelque chose, considérée comme inhumaine avec la population. Cette zone doit par contre s'accompagner d'un développement important de pistes cyclables sécurisées et d'un maillage en transport en commun non polluant important me semble-t-il. Bon courage dans cet exercice pas simple, mais où les dérèglements climatiques s'accroissent, me semble t il

dim 15/08/2021 - 21:39	Zfe Les aides publiques prévues sont insuffisantes pour les revenus faibles, retraités etc ... à faire sur les voitures d'occasion. Merci
lun 16/08/2021 - 00:05	ZFE-m, une punition plutôt qu'une amélioration Permettez-moi d'émettre quelques réserves quant à l'application d'une ZFE-m au sein de la Métropole via les quelques arguments (faisant parti d'une longue liste) : Tout d'abord, au niveau national : - La vignette Crit'Air créée par S. Royal lorsqu'elle était au Ministère de l'Écologie, est absolument obsolète. En effet, elle se base sur l'année de fabrication du véhicule, et non sur ses émissions polluantes. Ainsi, pour exemple, une Peugeot 206 de 2002 en motorisation Diesel sera Crit'Air 4 tandis qu'une Peugeot 208 de 2015 sera Crit'Air 2, alors que leur moteur est le même (1.4 HDi, moteur qui n'a subi aucune modification au cours de sa carrière). De plus, la chasse aux polluants est imparfaite puisque basée sur le CO2, un gaz non polluant mais responsable du réchauffement de la planète. - Au sujet de la pollution qu'engendrerait l'automobile, il convient de rappeler que sa part en UE est très faible (comme le souligne [<i>message du mar 03/08/2021 - 20:43</i>] à juste titre), en revanche, les magasins surchauffés en hiver et allumés jour comme nuit semblent moins gênants aux yeux de tous. Il faut d'ailleurs rappeler que Paris a subi un pic de pollution lors du confinement d'avril 2020 alors que la ville était à l'arrêt, dépeuplée d'une bonne partie de ses habitants et qu'il faisait beau (donc les chauffages étaient éteints). - L'interdiction des véhicules les plus anciens soulèvent un souci majeur en termes de liberté de circulation et amène le phénomène d'obsolescence programmée : l'automobiliste qui a acheté son véhicule n'a jamais été mis au rebut au bout de x années. De plus, le système d'aides à l'achat est un véritable trompe-l'œil, puisque seuls les plus démunis (par forcément les moins dépensiers d'ailleurs) en ont droit, et les montants sont insuffisants. Croyez bien que cette catégorie de personnes planifie leurs grosses dépenses bien en amont et ont d'autres priorités que de remplacer un véhicule en bon état de marche par un véhicule plus récent. Au sujet de la Métropole de Rouen : - Il convient de noter que le réseau de transport est suffisant en centre-ville et en banlieue, si bien que lorsqu'un habitant prend sa voiture, c'est bien parce qu'il se rend dans un endroit sans transports (travail, etc.) ou pour transporter des produits volumineux (courses, déménagements, ...). Aussi, lors des déplacements en centre-ville ou pour les loisirs, les transports en commun sont déjà largement plébiscités, et encore plus depuis qu'ils sont gratuits le samedi, cette mesure est d'ailleurs une réussite - En parlant du réseau de transport, il est bon de rappeler que celui-ci roule au diester ou au diesel, qu'il est vieillissant et donc polluant, j'espère d'ailleurs que les bus mis en circulation depuis 2017 sont, comme les voitures, pourvues d'un filtre à NOx, indispensables pour la bonne qualité de l'air. Ce sont d'ailleurs ces mêmes véhicules qui sont la cause d'amas de chaleur en été (exemple : Arrêt Théâtre des Arts) ...

- La configuration de la ville n'est pas adaptée à la création d'une large ZFE métropolitaine : Rouen est entourée de plateaux, avec de gros axes routiers (SUD III, A150, N338...) qui débouchent directement dans la ville, et qui sont souvent encombrés. Ces embouteillages causent justement de la pollution : une circulation plus fluide de la SUD III permettrait déjà d'améliorer l'air dans les villes de Petit et Grand-Quevilly, l'A150 dans les villes de Maromme et Canteleu, ... il est donc urgent d'attendre les nouveaux aménagements prévus pour ces axes avant d'instaurer une mesure punitive et coûteuse pour les ménages

L'instauration d'une ZFE-m (qui est d'ailleurs une contrainte européenne, il est important de le préciser) n'a donc de sens que dans Rouen, où se concentre une très large part de la pollution atmosphérique, et avec des couloirs de circulations non réglementés (grands boulevards et avenues) pour ne pas pénaliser les automobilistes obligés de traverser la ville pour atteindre leur destination.

De nombreux autres arguments pourraient être évoqués, et je vous conseille de regarder les vidéos de "Voiture et Ingénierie" sur YouTube pour mieux cerner les tenants et les aboutissants.

Au plaisir de débattre avec vous sur ce sujet.

mar
24/08/2021 -
08:39

[ZFE](#)
Dorénavant, chaque vote que je ferai sera contre l'escrologie. Il est difficile d'imaginer plus stupide comme mesure que celle-ci. Imposer à des gens qui vont une fois le mois ou moins de dépenser l'argent démontre que les élus ne savent pas compter. Envoyer à la casse des véhicules en parfait état de fonctionnement est de l'idéologie. Je boycotterai donc les achats sur l'agglomération rouennaise et si j'ai besoin d'aller au CHU, je prendrai une voiture sanitaire aux frais de la communauté.

mer
25/08/2021 -
20:18

[Aides de la métropole](#)
Ma voiture m'a coûté 1000€ (on ne peut pas mettre plus malgré deux salaires et pas d'enfant à charge), ça fait 4 ans que je l'ai et avec ses 550kg, elle pollue moins qu'un SUV neuf respectant les normes. De plus toutes les voitures de moins de 10 ans, se font fracturer très régulièrement dans ma rue de Petit-Quevilly. Alors donnez-moi une aide pour que la voiture revienne à 1000€ max tout en roulant bien et ne nécessitant quasi aucune réparation, qu'il soit facile, pas cher et rapide de la recharger et qu'elle puisse faire 400km pour que j'aie dans ma famille sans recharge au milieu du trajet. Il faudra aussi compenser l'impact écologique de la construction d'une nouvelle voiture et la destruction l'année prochaine parce que la mienne si elle peut durer encore 20 ans, elle durera 20 ans.

jeu
26/08/2021 -
09:07

[Pas de vignette pour le bruit ?](#)
La pollution atmosphérique en ville est détestable. Mais une autre pollution liée à l'auto (enfin surtout la moto) est toujours présente : le bruit !
Problème pour le bruit : la vignette Crit'Air ne traite que partiellement ce problème car le Crit'Air 0 permet aussi de rouler à l'hydrogène (et on est loin d'imposer exclusivement le Crit'Air 0). C'est déjà ça de pris pour la pollution mais ça ne changera que très partiellement les habitudes de la population, droguée aux deux et quatre roues (le fond du problème).
On peut ajouter des contraintes mais encore faut-il les faire respecter. En effet, il faudrait surtout s'occuper de faire respecter les lois : la vitesse en ville, les incivilités de l'auto face aux piétons et vélos, les motos modifiées... et désormais vérification de la vignette Crit'Air.

jeu [ZFE_m](#)
26/08/2021 - 11:54

Beaucoup de voitures anciennes sont considérées comme des voitures de collection (même si elles ont moins de 30 ans et ne peuvent pas bénéficier de la carte grise "collection". Or, ces voitures des années 2000-2007 sont souvent en excellent état et constituent un patrimoine à préserver, dès lors que leurs propriétaires prennent les mesures nécessaires pour les maintenir en parfait état de fonctionnement et esthétiques. Au final, il n'y a pas tant de voitures concernées et elles roulent très peu (souvent moins de 3000 km/an, et pas en ville). Il faudrait réfléchir à un système (vignette, déclaration en mairie ?) permettant de ne pas totalement interdire l'usage de ces voitures (voir ce qui se fait en Allemagne à ce sujet). Une telle démarche pourrait s'avérer populaire tout en n'empêchant pas par ailleurs un verdissement du parc significatif avec le remplacement des modèles d'usage courant ancien par des voitures Crit'Air 1 (déjà en vigueur en 2010, donc au tarif désormais accessible au plus grand nombre) et 0 (électriques). Par ailleurs, un délai de mise en place complémentaire de 12 mois au moins serait le bienvenu mais est-ce bien compatible avec les contraintes provenant de Bruxelles... ?

jeu [ZFE oui mais avec un calendrier réaliste !](#)
26/08/2021 - 13:06

Bonjour,

Il me semble indispensable que la métropole définisse un calendrier réaliste afin d'anticiper l'achat des véhicules, nous sommes loin d'avoir tous la chance de pouvoir investir dans l'achat d'un véhicule moins polluant de Crit'Air 1 du jour au lendemain, un achat s'anticipe.

Qu'elle est la réponse apportée par la métropole pour les bas salaires qui ne peuvent se passer de leur véhicule ? Je prends le cas des agents de ménage, majoritairement payés au SMIC, travaillant sur le boulevard industriel à 5h00 du matin pour 3 heures de travail, ces personnes s'achètent un véhicule électrique à 30 000 euros, je voudrais bien savoir comment elles peuvent faire ! avec de plus une offre de transport en commun proche de 0 pour cette zone. Ensuite il faut aller sur un autre site à l'opposé de la métropole dans un temps incompatible avec le vélo et les transports en commun. Conclusion ces personnes devront travailler moins donc moins de salaire. Sans un accompagnement très fort de la métropole, les ambitions très louables (je n'ai aucun doute sur le bienfait de ces mesures sur la santé de tout le monde) ne vont créer que des exclusions supplémentaires... le développement durable ne se réduit pas à l'environnement, la dimension sociale est tout aussi importante.

dim [Où est la logique ?](#)
29/08/2021 - 10:54

On veut mettre en place une ZFE mais :

- le quartier des docks rive droite est bétonné partout et chauffe énormément dès qu'il y a du soleil ! On attend quoi pour végétaliser ?
- La métropole n'est pas foutu de passer une fois par semaine ramasser la poubelle de recyclage, conclusion quand les habitants jouent le jeu, au bout de 5 jours la poubelle est pleine ! Là encore, on attend quoi ?
- On met une ZFE mais qu'est-ce qu'on fait pour toutes les usines qui crachent 24h/24h leurs fumées ?

Bref comme d'habitude rien de logique, on va imposer à tous les particuliers et entreprises de changer et à côté d'autres vont continuer à polluer sans problèmes !

Entre ça et les tarifs de parking, je ne suis pas prêt de retourner à Rouen !

mer [ZFE-m](#)
01/09/2021 - 14:15

Avant d'étendre les limitations des accès aux véhicules légers, ne serait-il pas mieux en premier, d'améliorer l'offre des transports en commun. Il faut

donner l'envie de prendre le transport en commun, en le rendant plus performant.

La Seine comme artère naturelle pourrait être aménagée pour que des bateaux-bus y circulent en coordination avec un réseau plus étendu de tramway et/ou de RER, notamment en y incluant une ligne circulaire ou périphérique ; cette métropole est presque en forme d'étoile, et il faut systématiquement passer par le centre-ville pour se déplacer entre banlieue, d'où les embouteillages réguliers.

Il en est de même pour tous les trafics de transit, poids lourds y compris qui doivent utiliser ou les quais ou les ponts du centre-ville.

Cette métropole fait bien triste figure par rapport aux autres métropoles françaises.

mar
07/09/2021 -
17:57

[La métropole va devenir un ghetto ?](#)

J'ai une voiture essence de 2002, Crit'Air 3, dans un état proche du neuf dont j'ai extrêmement besoin pour faire des courses en grande surface, aller en centre de bricolage pour les travaux d'entretien de ma maison, aller à la déchetterie pour déposer des objets volumineux et des produits polluants. Je fais au maximum 1000 Kms/an. Je ne vais jamais en centre-ville avec ma voiture.

QUESTION : J'habite en centre-ville de SOTTEVILLE LES ROUEN donc en pleine future ZFE, Par conséquent : Qu'avez-vous prévu pour mon cas quand je vais devoir sortir ou revenir dans cette ZFE à partir de mon domicile ?

Je ne désire pas investir dans les nouveaux véhicules dits non polluants car beaucoup trop coûteux.

Vous obligez les automobilistes à se débarrasser de vieux véhicules soi-disant polluants et qui pourtant roulent peu. Sachez que ces vieux véhicules ne seront pas détruits car ils seront vendus dans des pays de l'est autorisés, eux, à polluer ! (Pays sans contrainte écologique). VIVE L'EUROPE.

LA VILLE NE DEVIENT-ELLE PAS UN GHETTO POUR LES MOINS FORTUNES SOUS MOTIF ECOLOGIQUE ?

Dans l'attente d'une réponse

Sincères Salutations

mer
08/09/2021 -
10:12

[Qu'est-ce qu'on attend pour agir ?](#)

Cette mesure qui semble effectivement contraignante contribue à la lutte contre la pollution et l'émission de gaz à effets de serre.

Même si d'autres industries, d'autres pays où d'autres moyens de transport peuvent être plus polluants, ça ne doit jamais être un prétexte pour ne pas agir.

Un rapide coup d'œil aux graphiques confirment que la norme Euro propre à chaque véhicule, norme sur laquelle la vignette Crit'Air est basée, est un repère efficace : un diesel Euro 6 émet bien moins de NOx et CO2 qu'un diesel Euro3/4/5.

Si personne (élus et citoyens) ne se souciait de la lutte contre la pollution, on roulerait aujourd'hui avec des véhicules de 3 tonnes de moyenne et polluants sans limite (j'exagère à peine).

Ces incitations à utiliser des véhicules plus "propres" force les industriels à améliorer leurs véhicules.

Rappelons toutefois que la meilleure façon de ne pas polluer est de réduire ses déplacements quotidiens.

Et n'oublions pas d'aider ceux d'entre nous les plus précaires dans cette transition.

Pour remplacer le second (parfois même 3e) véhicule de la famille, un vélo électrique en location proposé par la Métropole peut être pratique quand les distances à parcourir le permettent

mer
08/09/2021 - 11:46

[La terre brûle, agissons maintenant mais en aidant les gens !](#)

J'avais déjà déposé un premier avis sur :

- la rapidité de la mise en place de cette zone, qui va gêner trop de monde,
- l'absence d'un contournement pour les gens devant traverser la zone,
- le critère absurde des vignettes Crit'Air qui interdisent les Twingo de 2005 mais autorisent les gros 4x4 de 2020, alors que le premier pollue beaucoup moins que le deuxième,
- le manque d'aides mises en place pour les personnes devant changer de véhicule (ou plutôt la faiblesse des aides, il faudrait des aides énormes et conséquentes pour bon nombre de personnes et je crains qu'elles soient bien inférieures à celles nécessaires)

Mais en relisant le décret, j'apprends des choses injustes : il y aura des exceptions pour les gens qui ont une société, les bus / car et des véhicules spécifiques...

Ça en 2021 ce n'est pas possible : soit la collectivité montre l'exemple et change ses véhicules / bus / et plus aucun véhicule ne doit être Crit'Air 4 ou 5 dans la zone, soit on reporte la mesure.

Pourquoi une collectivité qui a de l'argent doit reporter ses investissements, mais le particulier doit les faire, tout de suite, en moins de 6 mois ? Le temps de commander une nouvelle voiture il n'est même pas sûr de la recevoir...

Faites une zone Faibles émissions, oui, tout de suite maintenant, la Terre crame et ça urge ! On signe, mais mettez-y les TRES TRES TRES gros moyens ! Pas de lenteur, une volonté politique très très forte et des aménagements totalement indispensables et immédiats :

- Aides énormes pour les particuliers qui doivent changer de véhicule, uniquement sur des véhicules neufs ET électriques (90 % du montant du véhicule pour les personnes gagnant moins de 1600 € par mois, 75 % du prix du véhicule pour les personnes gagnantes moins de 2000 € par mois, 50 % au-delà.)
- Installations de milliers de prises électriques rapides pour les véhicules électriques partout (+500 prises tous les 6 mois pendant 5 ans sur l'ensemble des communes de la métropole, grand minimum)
- Créations de parking aux portes DIRECTES de la ville, par exemple sous le pont Mathilde Rive Droite et Rive Gauche, au niveau du 106, ou encore rendre gratuit le parking du Panorama XXL pour toutes les personnes n'ayant pas le véhicule du bon Crit'Air pour ainsi rester hors zone sans le bon véhicule.

Le seul moyen de se sortir de cette crise climatique et d'y mettre les TRES TRES TRES gros moyens, dès aujourd'hui.

mer
08/09/2021 - 11:51

[Absurdité de la zone choisie.](#)

Il faut également noter que la zone actuelle est tout simplement absurde. Imaginer un véhicule Crit'Air 4 qui arrive du mont Riboudet, sur le boulevard des Belges... pour se rendre Place St Paul... Il a interdiction de prendre les quais pour traverser la ville, il a par contre l'autorisation de passer par les boulevards, dans des routes avec des feux, où il va consommer plus de carburants, sur un trajet plus long, plus énergivore, et donc rejeter plus de polluants que s'il avait effectué une simple traversée.

La mesure est donc contre-productive...

Si une ZFE doit être mise en place, il faut un échelon de taille très très grand, au moins aussi grand qu'un département. Sinon on aura des effets de contournement qui seront plus néfastes.

mer
08/09/2021 - 16:32

[Zone ZFE](#)

J'habite dans une zone ZFE rive gauche, la zone est non respectée par véhicules et camions, la plupart pas de vignettes Crit air. De plus le boulevard de l'Europe est devenu l'autoroute : poids lourds jour et nuit (pourtant bien

un panneau interdisant aux plus de 7T5), allez comprendre. Les véhicules se croient sur un circuit, non-respect de la vitesse, non-respect des feux. Donc les zones ZFE déplacent juste le problème de la pollution et il y a un paramètre à prendre en compte c'est le bruit infernal. La pollution ne s'arrête pas au boulevard...serait ce comme Tchernobyl : il y a une barrière ?? je ne pense pas. À terme quand on lit, plus de voitures à Rouen et alentours, sauf Crit air 0 et 1. j'habite dans un immeuble pas de borne pour recharger et puis on va faire comment ? on ne peut pas tout faire à vélo ou utiliser les transports en commun. Les poids lourds passeront où ? ils auront des dérogations ? Toujours les mêmes qui doivent payer... Les motos ils se croient aux Mans. A quand des contrôles de police faisant respecter vitesse, feux etc ... sur le boulevard à mon niveau c'est mini 100 véhicules / minute, même le we ...ça fait beaucoup. Rouen sans voiture je n'y crois pas.

mer
08/09/2021 -
18:12

La ville de Rouen est irrespirable et vous fixez votre horizon de mesures en 2030. Bravo !!

Nous voilà rassurés (traduisez profondément inquiets) sur la perception des pouvoirs publics sur l'urgence climatique

Autour de moi, tout le monde à poser sa petite étiquette, tout en souriant en pensant à son inefficacité.

Je déplore le fait de pénaliser les professionnels. Les camions au centre-ville sont rares et pas franchement un problème.

Par contre, l'afflux de véhicules privés autour des écoles me semble plus préoccupant.

Informez, éduquez, continuez à promouvoir les transports en communs et surtout repensez l'organisation de la ville, en rapprochant le travail et les services publics de ses habitants me semblent prioritaires.

lun
13/09/2021 -
11:17

[ZFE](#)

J'habite à l'intérieur du périmètre concerné depuis le 1er juillet. J'attends beaucoup de cette ZFE. Cependant, depuis le 1er juillet, je ne vois pas de changement dans le flux de véhicules qui traverse la zone ; il me semble qu'il faudrait déjà mettre la mesure en application avant de l'étendre pour le principe, s'il reste un principe. Le fait que le transport routier, la circulation des véhicules soient responsables de plus de la moitié des émissions de CO2 est une réalité, incontestable. Quand ces émissions sont produites sur des voies urbaines autour desquelles vivent des milliers de gens, cela pose un gros problème de santé publique. On ne s'en sortira pas en multipliant les excuses et les dérogations qui enlèveraient tout contenu à la mesure. Je plaide donc pour des applications concrètes et significatives dans la ZFE existante ; puis, pour l'extension à la métropole, consultez d'abord les gens pour la commune, voire le quartier où ils résident. Ce qui évitera qu'on juge acceptable la pollution quand elle se produit chez les autres.

lun
13/09/2021 -
18:23

[Contournement Est prioritaire sur ZFE](#)

Bonjour,

J'ai du mal à concevoir que l'on puisse laisser des artères saturées et vectrices de poids lourds dans une ZFE étendue : par exemple l'axe tunnel de la grand Mare/ Pt Mathilde/ Zone indus/ A13. Pourquoi ne pas leur permettre de contourner la ville avant d'étendre la ZFE ? Allons-nous laisser ce genre de grands axes sillonner la ZFE élargie ?

mar
14/09/2021 -
09:31

[ZFE](#)

Bonjour,

Je sais qu'il est nécessaire d'accélérer les décisions sur la transition écologique mais je trouve cette mesure assez injuste.

Tout d'abord au niveau des critères l'éligibilité aux vignettes, la date du véhicule parait très arbitraire à titre d'exemple une twingo de 2008 polluerait plus qu'un SUV de 2020 ? Au vu de la différence de taille, je ne suis pas sûre. Deuxièmement pourquoi 16 communes de la métropole ? Pourquoi Maromme et pas Canteleu ? Les personnes qui viendront travailler dans Rouen devront laisser leur voiture à l'entrée de la zone ? Mais dans quels parkings ?

Enfin, vous n'avez pas assez communiqué dans la métropole, j'ai pu lire brièvement quelques lignes dans le mensuel de la ville et celui de la métropole et c'est tout ! Si vous ne communiquez pas, les citoyens continueront d'acheter des véhicules hors critères tout au long de l'année et c'est dommage.

Ces mesures sont nécessaires mais impliquent des investissements massifs dans les transports en communs, et les parking relais. Concernant les parkings, rappelons que tous les jours, ils sont pris d'assaut faute de place. Concernant les transports en communs, d'une part il ne desservent pas l'ensemble de la ville de Rouen, encore moins la métropole. D'autre part, rappelons que hors périodes scolaires, il faut attendre plus de 12 minutes un simple TEOR.

Enfin au-delà de tous ces arguments, ces restrictions augmenteront encore d'avantage les inégalités entre les citoyens, nous savons qu'il existe des aides pour l'acquisition d'un véhicule électrique, mais sont-elles suffisantes ? Est-ce qu'un ménage avec un revenu inférieur à 1700 euros (rappelons que c'est le salaire médian en France) éloigné de la zone, qui ne peut se passer de voiture aura les moyens d'investir dans 1 ou plusieurs véhicules neufs ? Soyons réalistes.

Une ZFE est une bonne idée, mais il faut réfléchir d'avantage aux mécanismes qu'elle entraîne.

mar
14/09/2021 -
19:37

[Quelle misère !](#)

Je ne comprends pas bien tout ce cirque, si vous me passez l'expression. Il s'agit de brimer les français, une fois de plus ? Pour quel résultat ? Qu'en est-il attendu ? Un air meilleur, plus sain ? Alors que vous avez abandonné le projet de contournement Est, vous voulez sûrement reporter la charge de la culpabilité sur la population de la métropole, la frange la moins favorisée de celle-ci, ceux « qui ne sont rien », ceux « qui fument des clopes et roulent au diesel », les « sans dents » Quelle misère !

mer
15/09/2021 -
11:16

[ZFE-S](#)

Puisqu'on est dans la contrainte, pourquoi pas une ZFE-S, Zone à faible émissions Sonores, car le bruit des deux-roues motorisés, motos et scooters, mais aussi celui des autobus et des camions est particulièrement polluant, il serait bon pour nos oreilles et notre santé de leur interdire l'accès au territoire de la Métropole. Le bruit est particulièrement pathogène et la cause de nombreux maux qui pourraient être évités si des actions étaient menées par les pouvoirs publics pour réduire ce type de nuisances.

mer
15/09/2021 -
22:39

[Quelle ZFE ?!!](#)

Bonjour, la 1^o opération ZFE est tout sauf convaincante

1/ quand on voit le nombre de PL qui continuent de traverser Rouen d'Est en Ouest par les quais (ou dans l'autre sens), y compris d'ailleurs en empruntant les quais haut Rouen-Sud où ils sont théoriquement interdits.

2/ je vois pleins de camionnettes, y compris sur les marchés qui ne sont pas en conformité.

Bref, oui il y a une ZFE; mais elle n'est pas respectée.

Donc on se calme avant de vouloir aller plus loin !!

Interdire +, c'est bien, mais ça va consister à décrédibiliser encore plus la parole politique, qui promet, qui annonce mais où les actes ne sont pas à la hauteur de tout cela. Et pourtant oui, il faut faire évoluer

D'abord, la façon dont les panneaux ZFE sont apposés est juste une mascarade !

Perso, je ferai respecter cette 1ere tranche, je travaillerai le bruit, la vitesse dans cette même zone et la conformité administrative et technique des véhicules

Non au bruit, non aux autos qui fument et puent, non à la vitesse excessive, non aux manœuvres dangereuses.

Je travaillerai la fluidité des axes sur la base d'une vitesse limitée. Je demanderai de revoir avec des pros la programmation des carrefours TEOR et TRAM où les temps rouges pour tout ce qui n'est pas ASTUCE sont excessifs ; et d'ailleurs je ferai cohabiter les flux mixtes.

Je virerai les autos de la rue Jeanne d'Arc entre Lecanuet et les quais. Et pourquoi pas jusqu'à la place Joffre !!

Calmons la route ! Changeons les priorités ! Sanctionnons les indéclicats !

PS : Je dois dire que je suis très heureux de pouvoir depuis quelques mois caler mon auto sur 30 :) Je regrette aussi de devoir être souvent sur mes gardes à vélo

ven
17/09/2021 -
14:10

[ZFE - La conversion doit commencer maintenant](#)

Au vu du dernier rapport du GIEC, il est plus que temps de se bouger. Donc bravo pour cette initiative sur le ZFE, même si elle n'est pas parfaite (elle ne peut pas l'être) et s'il y a des incohérences (il y en aura toujours).

En regardant certains commentaires (beaucoup trop) sur le fait qu'il ne faudrait rien changer, voire même favoriser encore plus les véhicules, je me dis que le chemin est encore bien long vers la conversion nécessaire.

Je me déplace maintenant depuis 2 ans en VAE sur l'agglomération rouennaise sur la quasi-totalité de mes trajets. Ce n'est même plus une contrainte mais un réel plaisir alors que j'étais pro-voiture. Je pense que beaucoup pourraient faire le pas. En dehors de la pollution, il y a également l'occupation au sol : 2M2 pour un vélo et 10m2 pour une voiture. On a tout à y gagner.

En bref, il faut :

- Favoriser le vélo
- Favoriser les piétons
- Favoriser les transports en commun
- Laisser la possibilité aux voitures de circuler quand cela est nécessaire (personnes âgées, handicap, colis lourd...). Cela ne devrait pas être majoritaire.

En avant vers une conversion heureuse et choisie plutôt que d'attendre de subir des désagréments qui ferons beaucoup de dégâts.

Bien cordialement

lun
20/09/2021 -
15:18

[ZFE-m](#)

NON la commune de Maromme ne souhaite pas entrer dans ce projet de ZFE-m de la Métropole. Une large majorité des élus de la majorité municipale s'oppose à ce projet en l'état !! L'écologie ne s'appliquera jamais par une écologie punitive, par des sanctions financières sur les plus pauvres. Retirez donc de vos documents la ville de Maromme !!!

mar
21/09/2021 -
09:57

[ZFE](#)

Une mesure essentiellement d'affichage qui aura un impact quasi nul sur le niveau de pollution global et qui est pénalisante pour ceux qui utilisent des véhicules anciens et n'ont pas les moyens d'en changer

Mais puisqu'on n'a pas le choix, malgré ces semblants de concertations populaires pour faire style

mar
21/09/2021 -
10:13

[ZFE-m extension](#)

Bonjour

Il faut impérativement que vos villes deviennent respirables. D'ailleurs c'est l'engagement fait à son élection par la nouvelle équipe. Alors un grand OUI à la ZFE tous véhicules le plus tôt possible.

Une politique forte de mobilité avec des pistes cyclables dignes de ce nom, (c'est à dire entretenues et où l'on se sent en sécurité), une bonne desserte en TC bien cadencée y compris pendant les vacances scolaires car un bus par demi-heure, ce n'est pas possible (pourquoi pas des plus petits bus sur ces lignes et créneaux là) sont indispensables pour réduire le nombre de véhicules et réussir la mise en œuvre de la ZFE.

Par ailleurs cela paraît illusoire d'appliquer une ZFE si on ne permet pas aux véhicules (hors habitants de la métropole ou simples voyageurs du jour) de pouvoir faire un trajet de transit. Aussi la MRN doit se doter d'un contournement (imposant par arrêté au PL non-desserte locale de l'emprunter et orientant par une bonne signalisation les véhicules de transit à l'emprunter).

mar
21/09/2021 -
10:25

[ZFE](#)

Si le but de la ZFE 'réduction de la pollution est excellent les conséquences sociales ne sont pas mesurées. Une enquête sur la population concernée eut été judicieuse. La tendance générale pour ceux qui le peuvent financièrement est le renouvellement assez rapidement « les français aiment la bagnole ». Il eut été intéressant de connaître les motifs pour lesquels on garde un véhicule ancien : usage occasionnel dans ce cas l'impact environnemental est faible, nécessité financière absolue etc.

Celui qui a un véhicule à 1000€ pour travailler c'est qu'il ne peut pas faire autrement. Les aides payées par les contribuables ne le concernent pas et auront un effet d'aubaine pour ceux qui n'ont pas besoin d'être aidés.

mar
21/09/2021 -
12:51

[ZFE inadaptée !](#)

La création d'une ZFE à ce stade me paraît inadaptée en particulier du fait d'un manque d'une vraie solution alternative pour permettre le transport des marchandises et du monde de l'entreprise de façon sérieuse ! Je crains que la ZFE pénalise notre économie métropolitaine. Le contournement est d'abord ! De plus, comme pour le monde économique, le calendrier envisagé est beaucoup trop contraignant pour tous les particuliers...

mar
21/09/2021 -
20:23

[Parking relais et mises aux normes](#)

Il est essentiel de préserver l'accès aux parkings relais à tout véhicule autorisé à rouler.

Il faut permettre la mise aux normes de voiture dont la date de fabrication est antérieure à 1997.

L'obtention d'une vignette Crit AIR est uniquement basée sur la date de mise en circulation et la référence à la norme EURO.

Il me semble évident que le bilan carbone d'une voiture ancienne entretenue est meilleur que celui de l'industrie automobile.

Pour info et l'exemple, le même moteur (D4F) équipe les Twingo immatriculées entre 2000 et 2007. De 1993 à 2007, la Twingo ayant le même châssis, il doit être possible d'équiper à moindre frais les plus anciennes pour être conforme à l'EURO4 et obtenir la vignette Crit' AIR 2 !

Se limiter aux dates de mise en circulation, c'est bon pour la santé... de l'industrie automobile, celle qui a triché avec les véhicules diesel !
Je suis favorable à la limitation uniquement dans les hypercentres des véhicules de services, de livraison et aux détenteurs d'un parking dans ces zones.

mar
21/09/2021 - 20:43 [ZFE CRIT AIR](#)
[Contributeur mar 21/09/2021 - 20:23] OK pour la mise aux normes des véhicules mais à terme à Rouen et agglo il ne devrait plus y avoir que les vignettes crit air 0 et 1

jeu
23/09/2021 - 16:44 [ZFE](#)
Toute action tendant à la réduction des émissions est bonne à prendre.
Peu importe que l'Europe soit un faible émetteur par rapport à la Chine ou les États Unis.
Il faut bien commencer sur la surface de notre planète, et tant mieux si nous sommes dans les tous premiers.
Par contre, il faut être à l'écoute des plus défavorisés et faire preuve d'imagination pour ne pas les laisser au bord de la route ou aggraver leur condition déjà précaire.

sam
25/09/2021 - 21:00 [Punitif](#)
Encore et toujours de l'écologie punitive !!
Ne voir qu'avec le spectre du véhicule électrique est complètement idiot, comment vont faire les smicars pour venir travailler à Rouen (combien gagne la femme de ménage qui vient nettoyer vos bureaux avant que vous veniez bosser ? Pour elle, pas de transport en commun possible).
L'impossibilité de traverser Rouen va enclaver toute la moitié nord du département.
Sans compter que vous oubliez complètement les autres possibilités de carburants alternatif.
Pour moi fin du shopping à Rouen et vive Amazon, voilà ce que vous contribuez à développer.

sam
25/09/2021 - 21:31 [ZFE](#)
Obliger les citoyens à mettre au début des véhicules qui étaient conformes lorsque de leur achat est un non-sens, même d'un point de vue de l'écologie (car cela est de l'obsolescence programmée). Les rejets des véhicules baissent progressivement du fait de leur amélioration et du départ vers la casse des plus anciens au fur et à mesure qu'ils sont remplacés, c'est un fait.
Intégrer les 2roues motorisés aux ZFE est une ineptie, les 2RM de par leur faible encombrement fluidifient la circulation et diminuent la congestion de la métropole, ils doivent absolument être écartés du processus. Les ZFE-m ne sont pas équitables socialement, seules les personnes à très hauts revenus peuvent s'offrir un véhicule capable de 500km d'autonomie qui les emmènera au travail et en vacances. Les personnes à revenu faible ou moyen, se contenter ont des modèles basiques qui n'ont que 150km d'autonomie.
Avant de contraindre les automobilistes et motards, il faut s'occuper du fret (favoriser le train, la batellerie... en les subventionnant). Je ne parle pas des ultras riches qui vont dans l'espace en nous vendant des voitures électriques.
PS : le nom est bien le mien (pas un pseudo)
[XX] Motard et automobiliste en colère

dim
26/09/2021 - 10:46 [Inflation](#)
Bonjour,
Cette mesure promet d'être onéreuse pour les ménages qui vont devoir changer de véhicule. Dans un contexte où l'inflation est à la hausse et où le prix des énergies s'envole, est-il vraiment opportun de faire peser cette contrainte supplémentaire sur leurs budgets ?

mar
28/09/2021 - 10:28 [ZFE](#)
Bonjour,
Je suis sensible au problème de pollution mais je m'interroge sur plusieurs points.
1°) Je viens de renouveler le contrôle technique de mon véhicule (classé crit'air 4). Le résultat est que les émissions de polluants mesurés pour le CT atteignent à peine la moitié du seuil maximum. Ce qui n'est pas très étonnant puisqu'il s'agit d'une petite citadine et qu'elle est correctement entretenue.
Si ma voiture est considérée comme polluante, comment ce fait-il qu'elle soit si loin (par le bas) du seuil d'acceptabilité nationale ?
2°) Avec l'essor du télétravail, disposer d'un véhicule reste indispensable pour certains besoins (tel que les grandes courses de la semaine par exemple, ou certains déplacements au bureau lorsque la météo ne permet pas de prendre le vélo en toute sécurité) mais avec un usage fortement réduit (à peine 1000 km parcourus sur les 6 derniers mois pour ma part).
D'un point de vue purement écologique, je ne suis donc pas certain que le remplacement de ma vieille citadine soit bénéfique pour l'environnement.
Dans la mesure où produire un nouveau véhicule occasionne également de la pollution (extraction des matières premières, assemblage, transport ...), de même le recyclage des anciens véhicules ne doit pas atteindre les 100% de revalorisation et génère donc lui-aussi une forme de pollution.
Sans parler de l'aspect financier que représente un changement de véhicules....
3°) Le mode de calcul de vignette Crit'air.
Mon véhicule, une citadine diesel de 2002 est classée Crit'Air 4. Elle affiche une consommation moyenne de 4.4L/100km (jusqu'à 5.2L/100km en plein hiver sur des trajets uniquement citadins, avec un temps de chauffe avant le départ, etc.).
Dans le même temps, je vois certains de mes proches rouler avec d'énormes SUV, par exemple un Range Rover d'environ 3T pour 400 chevaux. Ce dernier consomme, lors d'une conduite dite souple environ 17l/100km (jusqu'à 27l/100km pour une conduite plus agressive). Ce véhicule aillant quelques années de moins que le mien et surtout un moteur essence, il est mieux classé.
Pourtant il s'agit de 2 véhicules prévus pour transporter jusqu'à 5 personnes maximum et ne servant la majorité du temps que pour 1 seule personne, tous 2 ne font que des trajets sur route goudronnée ne nécessitant de fonction 4*4.
De ce fait, pourquoi celui qui consomme le plus (et qui donc en toute logique pollue le plus) est celui qui est le plus favorisé ici ? Pourquoi ne pas se baser sur les consommations/émissions réelles des véhicules ?
Au sujet des particules fines qui opposent les moteurs essence et diesel, il ne faut pas oublier que désormais les moteurs essence en produisent aussi puisqu'entre le downsizing et les turbos, les moteurs essence fonctionnent maintenant avec de l'injection sous pression qui est justement la source de ces particules fines.
De plus, une grande partie des particules fines est produite par les plaquettes de freins, qu'elle soit sur une voiture diesel, essence ou même électrique et ce quelque soit son année de production.

Pour finir, je sais que quoi qu'il arrive mon véhicule ne sera pas éternel et que le prochain sera au moins en partie électrique (électrique seul à batterie, électrique à hydrogène/pile à combustible ou encore hybride rechargeable) et qu'il ne s'agira pas d'un SUV puisque si l'on veut lutter contre la pollution, la première chose à faire est de ne pas favoriser des véhicules inutiles gros et lourds ... (véhicules qui sont d'ailleurs favorisés aujourd'hui grâce à leur étiquette hybride lors sur les prime à la conversion....)

Mais :

- où en sommes-nous du recyclage des batteries et moteur qui nécessite des métaux rare (extraction, transport ...) ?

- où en sommes-nous de la production d'électricité renouvelable ?

Le nucléaire d'un point CO2 c'est génial et ça permet à la France d'avoir une électricité très peu carbonée, mais d'un point de vue gestion des déchets et des risques industriels (que Rouen ne connaît que trop bien) c'est moins bien... (Lubrizol ce n'est rien du tout à côté d'un incident nucléaire)

- où en sommes-nous de la production d'hydrogène propre (c'est-à-dire par exemple par électrolyse de l'eau lors de période de surproduction d'électricité renouvelable plutôt que par utilisation de méthane) ?

Pour le cas de Rouen en particulier, où en sommes-nous de l'encadrement du respect des norme de sécurité et de pollution des industriels (il faut quelques vieux diesels pour atteindre le même niveau de pollution que Lubrizol lors du seul jour de son incendie, hors toutes les industries polluent à longueur de journée ...)

mar

[Extension zone ZFE](#)

28/09/2021 -
11:12

Nous allons être très nombreux à devoir changer de véhicule, car selon la vignette Crit'Air nous ne pourrons plus circuler. J'ai un véhicule Crit'Air 3 que j'utilise peu, qui est entretenu, je paie un contrôle technique tous les deux et ma voiture ne pollue pas plus que certains véhicules récents, on voit beaucoup de SUV, plus c'est gros plus ça pollue...au passage pourquoi les motos et scooters eux ne passent pas de contrôles techniques, certains nous polluent même bien nos oreilles.

Et si nous devons changer de véhicule ?

Comme à terme sur Rouen et Métropole il est prévu qu'il n'y aura plus que les véhicules Crit'Air 0 et 1 qui pourrons circuler. Comment allons-nous faire ? car pour début 2023 même si on commande un véhicule, je ne suis pas sûre de l'avoir en janv 2023... La voiture électrique on la recharge où ? dans les immeubles il n'y a rien. En ville peu de bornes et puis ça prend beaucoup de temps. Le prix de la future R5 c'est entre 20 et 25 000 euros plus la location de la batterie ... c'est exorbitant pour une voiture.

C'est bien de faire des pistes cyclables mais déjà il faudrait que les cyclistes les utilisent au lieu de circuler sur les voies dédiées aux voitures.

On nous parle de pollution, et si nous parlions des poids lourds qui circulent jour et nuit, exemple sur le boulevard de l'Europe, alors que c'est interdit au plus de 7T5. 90% des marchandises en France sont transportées par la route.

Et nous on nous dit, prenez les transports en commun, le vélo, le train....

Mon immeuble est dans la zone ZFE, vous croyez que la pollution s'arrête comme s'il y avait un mur, un mur imaginaire 😊. J'habite au pied du boulevard, j'ai déjà fait des mesurages : plus de 100 véhicules/ min, sans respect des limites de vitesse et des feux. Déjà faites respecter le code la route, il n'y a pas de contrôles.

Quand les poids lourds rouleront en dehors de la ville ?

mar
28/09/2021 - 14:19 [Pourquoi restreindre les motos ?](#)
Je trouve aberrant de limiter les motos alors qu'elle participe à la fluidification de la circulation et donc indirectement réduire la pollution.
- La pollution générée par une moto de 200-300 kg et nettement inférieure à celle d'un SUV de 1500 kg minimum ...
- Temps de trajet réduit en moto donc forcément pollution réduite.
Pour information en Allemagne, les deux roues ne sont pas concernées par les zones Crit'Air. Parfois, il serait bon de s'inspirer de nos voisins européens....

mar
28/09/2021 - 15:10 [ZFE](#)
J'ai simplement écrit qu'il n'y a pas de raison et que pour les 2 roues il devrait y avoir un contrôle technique comme pour les voitures. Quand on entend les motos passer je pense que le silencieux d'origine n'y est plus.
Je n'ai pas parlé de limiter les motos.

mar
28/09/2021 - 18:50 [Contrôle Technique moto](#)
Bonjour [*contributeur mar 28/09/2021 - 15:10*], je ne vous répondais pas particulièrement. Désolé si vous en avez eu l'impression
La moto bruyante, ça m'énerve aussi : c'est insupportable. La mienne, on ne l'entend pas.
Cependant, le CT moto ne résoudra rien : les gars remettront leur chicane avant le CT et l'enlèveront après donc ça restera le même problème. La seule solution les radars méduse contre le bruit.
La moto bruyante, ce n'est pas une majorité mais c'est ceux qu'on remarque le plus évidemment. Je n'ai pas envie de payer pour 20% de cons qui gênent tout le monde.
Cependant on est complètement HS sur le sujet là

mar
28/09/2021 - 19:03 [Réponse CT moto](#)
Pas de soucis.
HS pas complètement, zone ZFE et bruit il y a un lien.
Je me doute que le pot avant CT sera remis à l'origine et chicane enlevée après.
Pour le bruit pas que les motos
À propos radar méduse, je connais. L'enquête publique sur le bruit est ouverte sur le site. Pour les radars anti bruit des villes en ont à titre expérimental et l'état prévoit de l'étendre, et de faire une loi et mettre en place amendes.
Bonne soirée

mer
29/09/2021 - 22:55 [Une mesure hypocrite et discriminante.](#)
Tout est déjà dit, je ne vais pas paraphraser les personnes qui désapprouvent cette mesure dont je partage leur opinion.
L'écologie repose-t-elle fondamentalement sur l'usage du véhicule ? L'entrée de Rouen cernée d'industries polluantes démontrent factuellement où est le problème. Sans doute est-ce plus facile de viser l'utilisateur que l'actionnaire
Ma twingo première génération qui roule 10km par jour, c'est vraiment elle le problème ? (Pour info si je prends les transports en commun il me faut +45min pour atteindre mon lieu de travail qui n'est qu'à 5km, un vélo électrique ? pourquoi pas mais je n'ai pas les moyens et comment je fais quand je récupère mes enfants ? et s'il pleut...c'est à dire presque tout le temps...) . La réalité est que les usagers n'ont pas les moyens de vos

ambitions donc revoyez vos ambitions en fonction des besoins et la réalité de vie de vos usagers

jeu

30/09/2021 -

10:58

[ZFE](#)

Quel dommage.

Tout cela part d'une bonne volonté et d'une bonne idée mais avec une application complètement stupide, et avec un manque de courage politique flagrant.

La pollution de l'air de Rouen et son agglomération n'est pas de la responsabilité des personnes modestes, quel manque de respect et indécence envers cette tranche de la population. L'écologie punitive n'a pas lieu d'être.

Le rôle selon moi de nos élus est de trouver des solutions à l'échelle de leur ville, vous avez la possibilité de vous attaquer aux entreprises polluantes, faites-le. Quelle lâcheté de s'en prendre à une population précaire, et quelle hypocrisie après la catastrophe de Lubrizol. Vous pouvez aussi inciter tous les habitants, et pas seulement ceux qui ont un véhicule mal classé, à prendre plus les transports en les rendant totalement gratuits, et pas seulement le samedi.

Mais le réseau de transport en commun reste insuffisant, vous devez le renforcer. Je peux comprendre que dans l'hypercentre de Rouen on puisse imaginer se déplacer facilement, à pied ou en transport. Mais si on souhaite se rendre de Quevilly à Saint-Etienne du Rouvray, comment faire sans mettre un temps insupportablement long ?

De plus les horaires des transports ne sont pas assez larges, vous pouvez agir aussi sur cet aspect. Alors que pendant ce temps à Paris qui est bien mieux pourvue en transports, les interdictions de circulation des véhicules mal classés ne s'appliquent que de 6h à 20h en semaine. Pourquoi ici cela devrait être H24 ?

Et qu'en est-il des personnes travaillant loin ? À titre personnel, je travaille deux jours par semaine à 70 km de Rouen, où il n'y a de toute façon pas de transport en commun, mais de plus avec des horaires où même s'il y en avait eu, ils auraient fini leur service depuis bien longtemps. Ici ce n'est plus une incitation à prendre les transports en commun mais une obligation pure et dure à changer de véhicule. Alors que le temps de sortie de Rouen n'est qu'une infime portion du trajet domicile-travail. Ces personnes devraient pouvoir avoir une dérogation et conserver leur véhicule sur ces trajets inévitables.

Quelle aide sera appliquée ici ? Si la métropole offrait une voiture "moins polluante" à tous ceux qui en ont une mal classée, pourquoi pas mais cela n'arrivera pas. C'est donc tout simplement irréalisable. Et inutile. En toute honnêteté, puisque je n'ai pas le choix de prendre mon véhicule pour aller travailler, et bien je continuerai tout simplement à le prendre. Je préfère risquer la contravention que changer de véhicule. Et je suis convaincue que je ne serai pas la seule.

Cette application aux deux roues est de plus totalement stupide, ils fluidifient et polluent bien moins qu'une voiture. Ils ne devraient pas être concernés par cette mesure, des lors qu'ils passeront leur nouveau contrôle technique, et donc le test de pollution.

Pour finir, après l'hypocrisie d'une métropole s'attaquant au plus modestes plutôt qu'aux entreprises et aux transports en commun, il y a une énorme hypocrisie écologique. La destruction de véhicules qui passent le contrôle technique, donc en parfait état de marche est d'une stupidité écologique sans nom. Un énorme gâchis. Pendant que la production de véhicules neufs, véhicules donc non nécessaires, sera une nouvelle source de pollution. Cela n'a tout simplement aucun sens écologique.

Bonne journée

jeu 30/09/2021 - 17:14 [ZFE](#)

Il faudrait revoir les plans de circulation, car il y a toujours des bouchons (sud 3, les boulevards) c'est quotidien. Faire des contournements.
Améliorer les transports en commun exemple : le dimanche l'été c'est un métro toutes les ½ heures. Création de lignes et que ce soit aussi plus sécurisé.
On ne pourra pas avoir le zéro voiture, si vous devez aller travailler en dehors de Rouen il faut une voiture. Je me vois mal exemple aller à Val de Reuil à vélo.
Quand les poids lourds vont être interdits de passer sur les boulevards comme sur le boulevard de l'Europe etc. ...alors que c'est interdit aux plus de 7T5 (je précise qu'ils ne circulent pas pour livrer) et il n'y a pas de contrôle. C'est vrai que l'ancienne municipalité avait évoqué l'interdiction de circulation selon les vignettes Crit air mais pas toute la journée et pas pour toute la métropole.
Merci

jeu 30/09/2021 - 17:43 [ZFE phase 1](#)

PHASE 1 : EN VIGUEUR DEPUIS LE 1ER JUILLET 2021
La ZFE-m concerne un périmètre délimité par les boulevards du centre-ville de Rouen. Les boulevards des Belges, de l'Yser, de Verdun, de l'Europe, l'avenue Jean Rondeaux et les ponts Guillaume le Conquérant et Mathilde ne sont pas concernés par cette ZFE-m.
Ce 1er périmètre ne concerne que les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et les Poids Lourds (PL) appartenant à des personnes morales (entreprises, sociétés, associations, collectivités). Des dérogations sont prévues pour certains véhicules. L'accès, la circulation et le stationnement dans la zone sont désormais autorisés aux poids lourds et véhicules utilitaires légers munis d'une vignette Crit'Air verte ou 1 ou 2 ou 3. L'accès, la circulation et le stationnement dans la zone sont impossibles pour un poids lourd ou un véhicule utilitaire léger avec une vignette Crit'Air 4 ou 5 ou « non classé ».
CETTE PHASE 1 ELLE N 'EST PAS RESPECTÉE EN TOUT CAS DANS MA RUE

Contributions déposées via le formulaire de contact

Date / Identifiant	Contributions
jeu 29/07/2021 – 20 :03	Bonjour, Suite à la participation citoyenne concernant les zones à faibles émissions mobilité étendue, j'ai quelques questions : Que proposez-vous comme alternative à une personne qui se déplace souvent et qui n'a pas les moyens d'acheter un nouveau véhicule ? Que proposez-vous pour les véhicules de collection ? En soit, je ne suis pas contre mais il faut vraiment penser aux personnes qui ont besoin d'un véhicule et qui ont très peu de moyen. Merci
ven 30/07/2021 - 00:00	Bonjour, Ayant un véhicule non classé (Twingo de 1996) et habitant à Petit-Quevilly juste à proximité de la Sud 3, ma prise de position sur ce projet est compliquée.

D'un côté, j'ai une voiture qui fait partie des véhicules à retirer impérativement de la circulation. Et de l'autre, je suis en première ligne des effets de la pollution atmosphérique que je perçois très bien. J'ai une première remarque qui concerne une décision d'État, pourquoi imposer aux entreprises privées ainsi qu'aux particuliers de se séparer de leur "vieux" véhicules alors que les véhicules d'intérêt général dit prioritaires, ceux bénéficiant de facilités de passage, les véhicules du ministère de la défense et autres ont le droit à une dérogation nationale.

Je remercie la Métropole de permettre cette consultation publique sur le projet d'étendre la ZFE-m. C'est pourquoi j'ai réfléchi à quelques changements des futures étapes.

Dès AUJOURD'HUI, sensibilisation auprès du grand public pour prévoir la séparation de leurs véhicules non classé, classe 5, classe 4, classe 3 et classe 2 afin de se diriger vers les véhicules Crit'Air verte ou 1.

ÉTAPE au 1er juillet 2022 :

- Afin d'effectuer une transition plus douce pour les particuliers et de retirer du centre de Rouen les véhicules les plus polluants, je propose que 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 actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes.

- La ZFE-m s'étend aux 16 communes que pour les véhicules professionnels.

ÉTAPE au 1er janvier 2023 :

- Afin de continuer à retirer les véhicules les plus polluants du centre de Rouen et continuer l'incitation aux particuliers de changer de véhicules, je propose que les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ou « Crit'Air 3 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes.

ÉTAPE au 1er janvier 2024 :

- Afin de continuer à retirer les véhicules les plus polluants du centre de Rouen et continuer l'incitation aux particuliers de changer de véhicules, je propose que les véhicules ne disposant pas de vignette Crit'Air ou disposant d'une vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » ou « Crit'Air 3 » ou « Crit'Air 2 » ne pourront plus accéder, circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m actuellement en place au 1er juillet 2021 et non aux 16 communes.

ÉTAPE au 1er janvier 2025 :

- La ZFE-m des 16 communes s'étend à tous les véhicules en interdisant les « Crit'Air 2, 3, 4 et 5 » et ceux ne disposant pas de vignette Crit'Air.

AUTRES PROPOSITIONS pour diminuer la pollution atmosphérique hors automobiles :

- Accompagner les industriels dans la mise en place de solutions pour réduire les polluants.

- Mise en place de raccordement électrique pour les péniches et bateaux accostant sur les quais aux lieux de faire tourner leurs groupes électrogènes.

Cordialement,

mer 25/08/2021 –
16:59

Bonjour,
J'ai parcouru le dossier de présentation du projet ZFE-m, je comprends aisément l'intérêt de ce projet, surtout que nous habitons le centre-

ville de Rouen. Par contre, je m'interroge sur le délai de mise en application au 1er juillet 2022.

Nous possédons un véhicule de 2001 Crit AIR 4 dont le contrôle technique datant de juillet 2021 est conforme. Nous utilisons très peu ce véhicule car les trajets quotidiens de la famille se font à pied ou vélo. Pour résumer, notre véhicule nous sert principalement à sortir de la ville.

Dans le dossier, vous parlez de différents types de dérogations mais je ne trouve pas de dérogation pour les résidents. Est-ce que le rouennais habitant dans la zone ZFE-m pourra avoir une dérogation le temps de changer son véhicule ? Y aura-t-il des aides à la conversion pour les rouennais ?

Dans l'attente d'une réponse.

Cordialement

18/09/2021

– 12 :06

Bonjour,

Merci pour votre réponse. Vous parlez de consultation mais en fait ce n'est pas le cas. Les règles sont déjà figées et ne peuvent pas évoluer en fonction des avis ou propositions des citoyens. En revanche, les mesures d'aide seront connues seulement début 2022 pour une mise en application de la ZFE début juillet 2022. Connaissant la lenteur de l'administration française dans ce genre de situation, pensez-vous qu'en 6 mois les gens auront le temps d'obtenir ces aides, établir un budget et d'acheter un véhicule ? N'est-il possible de d'anticiper et de communiquer le processus d'aides avant janvier 2022 ?

Cordialement

27/09/2021

– 11 :28

Bonjour

Merci pour les réponses, je comprends votre position pour les aides.

Par contre, j'ai une dernière question. Dans tous les cas, nous allons devoir changer notre véhicule de 2001 donc nous avons commencé à regarder les véhicules sur le marché. Si nous trouvons une occasion répondant à nos critères nous allons l'acheter. Par exemple, si cet achat se réalise en Novembre 2021 avant la communication des règles d'aide, pourrions nous présenter la facture du véhicule pour profiter à posteriori des aides métropoles si nous sommes éligibles ? Est-ce possible de prévoir ce cas dans le dispositif si ce n'était pas déjà prévu ?

Dans l'attente d'une réponse,

Cordialement

ELAN Normandie
29 septembre 2021

Contribution ELAN – Projet de Zone à Faibles Émissions-Mobilité

Le Club ELAN considère que tout projet doit être examiné avec bienveillance et notamment celui qui nous concerne.

Les dispositions qui seront prises doivent être supportables par tous ceux qui seront impactés, car il serait dommage qu'elles viennent accentuer les difficultés déjà existantes.

Les observations du Club ELAN :

-Aujourd'hui, nous observons que très peu de monde, y compris celui du monde économique, ne connaît ni les tenants, ni les aboutissants de ce projet. Il nous semble donc essentiel de renforcer la campagne d'information.

-La Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, indique des dates limites de mise en œuvre qui sont déjà très ambitieuses pour interdire sur certaines zones les véhicules de Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025. Le choix actuel de la Métropole d'accélérer le processus, va fortement pénaliser ceux qui ne pourront pas acheter un véhicule entrant dans les critères.

Un meilleur étalement dans le temps nous semble plus réaliste, ne serait-ce que pour accompagner plus fortement les personnes à faibles revenus qui seront directement impactées par cette mesure.

-La typologie du réseau routier actuel, impose le trafic de transit sur les voies structurantes à l'intérieur du périmètre ZFE. Ces voies feront obligatoirement l'objet de dérogations et seront donc accessibles aux véhicules Crit'Air 5 puis 4 puis 3, ce qui aura pour conséquence de surcharger un réseau déjà saturé au quotidien, et d'augmenter les nuisances.

D'autre part, la ZFE, ne répondant pas aux problèmes de circulation intra-muros, les axes structurants ne pourront être supprimés qu'après la réalisation de contournements.

-Nous constatons qu'il est prévu un grand nombre de dérogations permanentes ou temporaires pour les véhicules dits de « services publics ». Cela signifie que la Loi s'applique en priorité aux véhicules des particuliers et des professionnels, alors que l'on serait en droit de penser que l'État, les Collectivités et les services publics doivent être exemplaires dans l'application des dispositions générales de la Loi. La compréhension et l'adhésion à ces mesures passent par une mise en application équilibrée.

En conclusion, un projet aussi important que celui de la ZFE-m, ne peut pas se décider sans une réelle communication avec une large concertation. Pour cela il pourrait être fait appel aux procédures de la CNDP, garante de la prise en compte de tous les avis.

jeu 30/09/2021 –
14 :53

Bonjour,

Je suis malheureusement concerné par cette évolution.

En effet j'habite à Saint-Jacques sur Darnétal et travaille à Petit-Quevilly (limite Grand-Quevilly).

Depuis 2017, j'utilise soit un 2 roues "conforme" aux règles Crit'Air à venir, soit mon véhicule Diesel (2003 - pastille verte) jusqu'au parking de l'hôtel de ville de Darnétal puis mon vélo jusqu'à mon lieu de travail (majoritairement entre avril et octobre), autant pour des raisons de "santé", que pour diminuer mon temps de transport.

A la lecture des documents, je comprends que mon schéma Voiture + vélo ne sera plus possible, car le projet ne prévoit pas de parking aux frontières de la zone !

Domage !!!

Clairement, je ne changerai pas de véhicule, car de tels projets continuent à organiser une obsolescence programmée et exonèrent les industriels et les politiques de leur responsabilité, le citoyen / consommateur devenant responsable des conséquences de leurs choix.

Donc j'utiliserai mon 2 roues "carboné" pour me rendre au travail !

Domage !!!

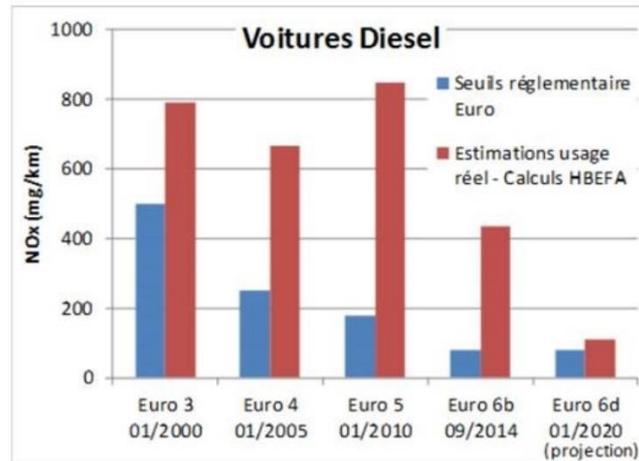
Je souhaiterai également profiter de cette consultation pour exprimer mes doutes sur l'effet des restrictions / interdictions de ce projet.

En effet, le but de ce projet est essentiellement de protéger une partie de la population exposée aux NOx.

Or il ressort que la restriction / interdiction toucherait 2.6% + 1.3% des véhicules les plus polluants. (tableau 15).

Au mieux, ils disparaîtraient, au pire ils seraient remplacés par des véhicules moins polluants. Dans tous les cas, je doute de l'impact sur le trafic et surtout les embouteillages à proximité des zones "polluées".

D'autant plus que l'Ademe, dans son étude "Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers Mai 2018" montre que la réalité des émissions des véhicules récents (Euro 5) n'est pas nécessairement meilleure que celle des véhicules les plus anciens.



Enfin, les arguments de la proposition sont presque une promotion des véhicules électriques, ce qui peut se comprendre du point de vue des émissions gazeuses libérées par les véhicules.

Mais, aucune mise en perspective du "progrès" technologique quant à l'obtention des matières premières (lithium), le recyclage des batteries, et la production d'énergie électrique ...

Merci pour votre lecture.

Ven 01/10/2021 –
09 :16

Bonjour

Je ne trouve plus le formulaire pour déposer un avis.
<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/user/784>

Sur le fond, on voudrait tous une ville et même une planète plus propre mais il ne faut pas remplacer un problème par un autre problème. Je ne vois pas en quoi mettre à la casse des voitures en bon état est écologique. A caractéristiques égales, une voiture électrique coûte au moins deux fois plus cher qu'une voiture thermique et le recyclage des batteries pose toujours problème. Certes, localement, on émet moins de pollution en électrique mais on déporte le problème à l'autre bout de la planète. Déjà sur le fond, c'est discutable, écologiquement et éthiquement. Voir étude CEREMA.

https://www.lepoint.fr/automobile/securite/30-km-h-en-ville-la-promesse-d-une-pollution-aggravee-26-08-2021-2440247_657.php

Sur le plan financier, si la Métropole me finance la différence, on peut en discuter mais j'en doute. Clairement, si on m'empêche bientôt d'aller bosser à Rouen avec mon véhicule (je passe par St-Léger/Darnétal), je crois que je vais saisir la justice. Marre de faire les frais de décisions politiques douteuses et à chaque fois de perdre bcp d'argent.

Quelques contributions recueillies sur Facebook

Date du message (ou de dernière modification)	Contributions
29/07/2021 – 14 :55	Et sinon Est-ce qu'un jour la commune de Rouen et plus largement la métropole devront rendre des comptes sur l'état déplorable de certains axes routiers ??? C'est plus facile de mettre des contraintes aux usagers que de s'appliquer un minimum de discipline pour la sécurité de ceux-ci 😏😏
29/07/2021 – 15 :06	On peut participer à la consultation... mais quel que soit notre avis les décisions sont prises, les panneaux commandés et le tarif des prunes est fixé. Donc consultation bidon, désolé mais vous êtes toujours totalement hors sol et méprisez les citoyens qui vous nourrissent.
29/07/2021 – 16 :00	<i>Ils se donnent "bonne conscience", le petit peuple aura été consulté !!!!</i>
29/07/2021 – 17 :37	<i>C'est pas ça. Ils sont obligés de le faire. La démocratie l'exige. Mais la décision leur appartient</i>
29/07/2021 – 17 :48	<i>Ils sont "obligés par l'état" quand ça les arrange. Pour le contournement Est, l'état aussi est pour, ce qui n'empêche pas nos écolos urbains de faire obstruction :-)</i>
29/07/2021 – 18 :08	<i>Heureusement parfois les contrepouvoirs éclaircissent les chakras un peu barres et administratifs.</i> <i>Effectivement sur les faits, pour le bien-être de tous, j'interdis les véhicules, moteurs thermiques, les pelleuses (300 litres par heure des fois), les bateaux...</i> <i>Camions...</i> <i>L'électricité et plastiques</i> <i>Les armes de toutes sortes.</i> <i>Obligation de produire et acheter dans un rayon de 20 km de chez soi.</i> <i>Interdiction de toute centralisation administrative et décisionnaire.</i> <i>Dans les faits... on deviendrait camp retranché Gaulois</i>
29/07/2021 – 15 :06	Pourquoi Maromme apparait encore dans le périmètre délimité, alors que les élus de Maromme ce sont opposés majoritairement à ce projet socialement punitif et injuste ????

29/07/2021 – 17 :08	Donc si j'ai bien compris ils vont fermer LUBRIZOL 😞😞
30/07/2021 – 09 :45	<i>Parce que c'est le périmètre d'étude de l'impact sur la qualité de l'air, arrêté par vite métropolitain. L'application de la ZFE passe ensuite par des arrêtés municipaux, donc en fonction effectivement des votes des communes. Par ailleurs, comme tu le sais la ZFE est déjà vigueur dans la plupart des métropoles de France et d'Europe, et est imposée par la loi française elle-même découlant d'une réglementation européenne.</i>
29/07/2021 – 15 :36	Même si je comprends bien le problème de la pollution, c'est quand même difficile de demander toujours à la population de passer à la caisse. Non seulement il va falloir changer de véhicule mais en plus les véhicules actuels seront invendables, double peine. Ce serait plus intelligent, d'imposer aux constructeurs des véhicules propres ou du moins hors catégorie 4 et 5 et de laisser le parc automobile se renouveler tranquillement. Cela prendra plus de temps mais au moins les pauvres gens n'en pâtiront pas.
29/07/2021 – 19 :35	<i>Pour ce qui est des constructeurs, c'est ce qu'il se fait déjà. J'ai voulu acheter une Clio Hybride mais le prix était encore trop élevé, je me suis rabattu sur une essence en Crit'Air 1. Il va vraiment falloir plusieurs années avant que tout le monde puisse s'offrir des véhicules propres même si des efforts se font.</i>
30/07/2021 – 17 :17	<i>En plus, les hybrides seront aussi interdites à l'avenir ! Mauvaise solution</i>
30/07/2021 – 19 :45	<i>Ah ? Pourquoi tous les constructeurs s'y mettent ?</i>
30/07/2021 – 22 :31	<i>Lisez les résolutions de la commission Européenne d'il y a quelques semaines : les hybrides sont assimilées à des véhicules thermiques. D'ailleurs ils n'ont presque pas d'aides</i>
30/07/2021 – 23 :18	<i>Donc faut avoir une 100% électrique ?</i>
29/07/2021 – 15 :59	Et si la Métropole de Rouen Normandie s'intéressait à l'ensemble des chemins vicinaux, qui sont très nombreux et souvent mal entretenus, alors qu'ils permettraient aux habitants de s'éparpiller dans la nature et de respirer autrement ... parcours sanitaires ... WC toilettes sèches ... tables de pique-nique ... Je suis devant le chemin de halage sans toilette, et malheureusement de voir que je gêne des personnes qui auraient besoin de s'isoler...inhumain !!!

29/07/2021 – 16 :21	Petite question ? quand on n'a pas les moyens de changer de véhicule on fait comment pour aller travailler faire les courses etc....
29/07/2021 – 19 :17	<i>Bizarre, d'habitude il y a toujours un fanatique pour répondre : "faites du vélo". Ils doivent tous être partis en vacances en 4x4...</i>
29/07/2021 – 19 :21	<i>😊 le vélo c'est bien à condition de ne pas avoir trop de kms à faire et les transports en commun quand c'est possible un triste constat on va tous finir en triporteur 🤔🤔</i>
29/07/2021 – 16 :28	Encore une écologie punitive.
29/07/2021 – 16 :51	Et sinon le contournement Est ? histoire de faire passer le trafic (et en particulier les poids lourds) hors de la Métropole.... Vous feriez bien aussi de vous occuper des 2 roues qui font énormément de bruits inutilement ; au moins ça serait utile !
29/07/2021 – 19 :32	<i>A 29 a des poids lourds ? Non ? Question résolue...Éviter les stupidités de ce type ça m'énerve. D'autant que c'est uniquement pour favoriser le Transit Angleterre/Belgique vers l'Espagne... Aucunement décongestionner Rouen.</i> <i>Interdire les poids lourds à Rouen résout la question</i>
29/07/2021 – 20 :13	<i>Moi ce qui m'énerve ce sont les individus qui parlent de stupidité tout en étant incapable d'écrire en français ; visiblement ils savent de quoi ils parlent !</i>
30/07/2021 – 10 :00	<i>Pour les interdire, il faudrait déjà leur donner une alternative...le contournement en était une...</i>
30/07/2021 – 18 :56	<i>C'est toujours d'actualité</i>
30/07/2021 – 21 :26	<i>Tu sais que le contournement est prévu passer en pleine forêt de bord, puis au-dessus des étangs de pose vers Pitres ? Un scandale</i>
29/07/2021 – 17 :35	Les poids lourds et véhicules de transports professionnels sont tous récents et polluent tous. Je pense que l'accent est plus sur les usines pétrochimiques du secteur et également l'axe Port Jérôme / Le Havre... Car les polluants remontent la vallée de la Seine et s'agglutinent sur la vallée de Rouen. Les pollutions Lubrizol répétées ont été détectées à Paris...
29/07/2021 – 17 :47	C'est la phase 3 qui le fait peur en interdisant les VL Crit'Air 3 de circuler dans toute la métropole !
29/07/2021 – 19 :13	Vraiment qu'une bande de trou du cul ces écoles bobos III

29/07/2021 – 20 :59	Le problème de l'air polluer de Rouen passe par le contournement Est. Allez faire comprendre ça à un maire qui a retourné sa veste pour s'allier à des écolos bobos démagos et anarchistes...
30/07/2021 – 11 :39	<i>Et sinon les trains de la région ils vont bien ?</i>
30/07/2021 – 21 :11	<i>Ya Nous Pour info les trains régionaux sont électriques 😊👍😊</i>
29/07/2021 – 21 :21	À Gand si on a une voiture en dessous de Crit'Air 2, c'est des pass journée à 35 euros et 8 fois par an maximum, que du bonheur pour Rouen bientôt !
29/07/2021 – 21 :57	La ville de Mont-Saint-Aignan attend les mesures 'accompagnement à la population avant de se prononcer et plus particulièrement pour ses 12 000 étudiants et les personnes les faibles économiquement.
30/07/2021 – 11 :46	<i>Il faudrait en effet des aides très conséquentes de minimum 80 % du prix d'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0 ainsi que l'installation gratuite d'une prise pour les gens qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule.</i>
29/07/2021 – 22 :19	Et d'ici 2023, ce sera les vignettes 3 qui seront interdites dans toute l'agglomération. Beaucoup de personnes ne pourront pas se payer une voiture récente aberration
30/07/2021 – 00 :04	<i>Tout-à-fait, et la Métropole se garde bien de donner cette information lors de sa consultation sur l'extension de la ZFE-m aux 15 communes entourant Rouen !!!</i>
29/07/2021 – 22 :21	Un bon moyen de refaire revenir les gilets jaunes et cette fois ci j'en serait.
29/07/2021 – 22 :38	Pour laisser son véhicule dans les P+R, il va falloir augmenter le nombre de TEOR. Je n'en ai jamais vu plus d'un lorsque j'entre sur Rouen jusqu'au centre-ville, quel que soit l'heure. Cela démontre que je mets pratiquement autant de temps. Et pourtant il y a une file spécifique.
29/07/2021 – 23 :54	Dogmatisme irréfléchi et non planifié ...
30/07/2021 – 00 :09	La priorité dans l'agglomération de Rouen serait à mon avis de contrôler correctement les industries dangereuses et polluantes... L'état ne le fait pas, et demande aux agglomérations de plus de 150 000 habitants de mettre en place des ZFE mobilité ! Une fois de plus, ce sont les particuliers qui doivent faire les plus gros efforts alors qu'ils ne sont pas les plus gros pollueurs !!!
30/07/2021 – 17 :38	<i>L'état...</i>

02/08/2021 – 20 :52	<i>En effet ! On punit les particuliers mais on nie l'existence même de la pollution de Lubrizol, et on continue "l'écoquartier" Flaubert qui n'a d'éco que le vernis politique...</i>
30/07/2021 – 11 :50	<p>Cette ZFE va beaucoup trop vite dans sa mise en place,</p> <ul style="list-style-type: none"> - il faut donner un délai d'au moins 3 ans pour l'appliquer aux véhicules particuliers - des critères plus justes (basés sur les chevaux fiscaux et pas l'année de circulation) La Twingo de 2005 est interdite mais le 4x4 ou SUV de 2015 est autorisé 😊 <p>Mais qui pollue le plus ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - des aides conséquentes (jusqu'à 80 % du prix d'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0 et ce même pour des personnes qui travaillent, avec une politique d'installation de prises électriques pour les véhicules électriques, et une aide pour les gens en copropriété pour avoir accès à une borne de recharge - des autorisations d'exception pour les gens qui travaillent et dont le véhicule est indispensable et n'ont pas les moyens si les aides ne sont pas mises en place - un contournement afin que les véhicules lourds ne passent plus dans la ville
30/07/2021 – 14 :39	Un bonus écologique ainsi qu'une aide financière devront être mise en place pour la transition ensemble nous ferons de Rouen Une ville responsable.
30/07/2021 – 15h01	<i>Et vous sortirez d'où l'argent de cette "aide financière" sans augmenter les impôts ? Ah oui, en faisant des économies sur l'entretien de la voirie sans doute ! Avant de vouloir faire de Rouen une "ville responsable", les écologistes de salon, commencez déjà par l'être vous-mêmes responsables.</i>
02/08/2021 – 16 :31	<i>Vous ne comprenez rien à l'écologie apparemment !!</i>
02/08/2021 – 21 :19	<i>100 balles et un carambar</i>
02/08/2021 – 21 :20	<i>Des impôts pourquoi ?</i>
30/07/2021 – 17 :32	Encore un moyen de discriminer une partie de la population. Ceux qui n'auront pas les moyens de changer de véhicule n'auront plus accès aux centres villes. Après le passe sanitaire cela fait beaucoup je crois qu'il serait temps de supprimer le mot Égalité de la devise de la France.
30/07/2021 – 18 :22	Pourquoi il n'y a pas Canteleu dans le périmètre ? 😞
30/07/2021 – 20 :46	Alors là, c'est le pompon. Avec plusieurs dizaines de kilomètres d'embouteillage chaque matin et chaque soir en plein centre-ville, on parle ici de Zone à Faibles Émissions ! Je ne me suis jamais autant marré de ma vie, mouahahaha 😂😂😂😂😂😂😂😂😂

31/07/2021 – 10 :28	1 seul navire dans le port = la pollution générée par 1 million de véhicules légers. Loin de moi l'idée de nuire au trafic maritime de notre grand port qui fait vivre la ville ... Donc cela va continuer ZFE ou pas. S'en prendre uniquement aux automobilistes dans une attitude aussi dogmatique qu'irréaliste ça devient pénible ...
31/07/2021 – 13 :08	<i>Et d'où sortent ces estimations comparatives ?</i>
31/07/2021 – 13 :25	https://www.lemonde.fr/.../un-cargo-pollue-t-il-autant...
31/07/2021 – 13 :43	<i>Merci. Je tire de cette étude journalistique sur le fret maritime n'est pas plus nocif que l'ensemble des moyens de transport dits de surface. Et que beaucoup de pays dont la Chine, ont adopté des règles de plus en plus contraignantes. Restons optimistes</i>
02/08/2021 – 20 :26	Encore 1 an et je passe mon C15 essence en carte grise collection pour échapper à tout ça.... Il ne rejette que 105g CO2 mais il n'est pas classé Crit'Air donc il est puni. Idem pour mon autre voiture, un 3008 diesel Euro 6 est également puni juste parce qu'il est diesel. Tant que ça sera des politiques et des administrations qui feront le classement on ne s'en sortira pas. La voiture électrique pollue autant, faut juste être lucide. Espérons que la filière hydrogène dans laquelle on investit sera la solution ...



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

