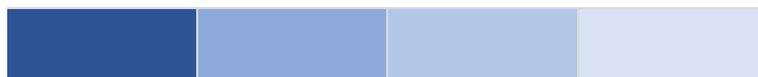




## Dossier de présentation

### Zone à Faibles Émissions mobilité – ZFE-m

*Projet*



5 janvier 2021

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

Historique des versions du document		
Version	Modifié par	Date
1	DUVAL Eric	14/12/2020
2	DUVAL Eric	17/12/2020
3	DUVAL Eric	05/01/2021

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

---

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

## SOMMAIRE

<b>Résumé non-technique .....</b>	<b>5</b>
Une qualité de l'air métropolitaine en amélioration, mais des habitants toujours exposés à des dépassements en dioxyde d'azote .....	5
Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilités .....	6
Le trafic routier : un secteur largement responsable des émissions de polluants.....	6
Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) sur le territoire métropolitain : peu de kilomètres pour beaucoup de pollution.....	7
Une zone à faibles émissions mobilité limitant dans un premier temps la circulation aux VUL et PL les plus polluants destinés au transport de marchandises .....	7
Les dérogations nationales .....	8
Les dérogations locales .....	8
Un périmètre de restriction 24h/24h et 7j/7j .....	11
Date de mise en œuvre de la zone à faibles émissions mobilité .....	11
Évolutions de la zone à faibles émissions mobilité .....	12
<b>La pollution atmosphérique : contexte national et métropolitain .....</b>	<b>15</b>
La pollution atmosphérique : enjeu sanitaire et environnemental .....	15
Les dépassements de valeurs limites constatés par l'Union Européenne .....	16
Contentieux européen pour le dioxyde d'azote - NO <sub>2</sub> .....	16
Précontentieux européen relatif aux particules fines PM <sub>10</sub> .....	17
Contentieux nationaux.....	17
Le contexte métropolitain.....	17
Une amélioration de la qualité de l'air mais .....	19
Le réseau de surveillance de la qualité de l'air .....	19
Des émissions en baisse.....	19
Un polluant toujours au-dessus des normes fixées sur le territoire de la Métropole : le dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> ) .....	20
Des quantités de poussières qui transgressent les recommandations de l'OMS .....	21
Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilité .....	22
<b>Les actions de la Métropole engagée dans la lutte contre la pollution atmosphérique .....</b>	<b>25</b>
L'accord de Rouen.....	25
Les diverses démarches visant à diminuer la consommation énergétique et améliorer la qualité de l'air .....	25
Mobilité.....	25
Habitat .....	26
Consommer autrement.....	26
Le renouvellement du parc routier .....	27
Soutien national.....	27
Soutien régional .....	28
<b>La 1<sup>ère</sup> Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole Rouen Normandie .....</b>	<b>29</b>
Le contexte législatif .....	29
Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) sur le territoire métropolitain : peu de kilomètres pour beaucoup de pollution.....	29
Les dérogations .....	30
Les dérogations nationales .....	30
Les dérogations locales .....	31
Le périmètre de la ZFE-m .....	33

Calendrier de mise en œuvre de la zone de faibles émissions .....	34
Les sanctions encourues en cas de non-respect de la ZFE-m.....	35
<b>Données statistiques sur les parcs de VUL et PL concernés par la ZFE .....</b>	<b>37</b>
Composition du parc immatriculé au sein de la Métropole.....	37
Composition du parc roulant .....	37
Les parcs de VUL et PL impactés par la ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie .....	38
<b>Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m .....</b>	<b>41</b>
<b>Les évolutions de la ZFE-m .....</b>	<b>43</b>
<b>Participation du public et consultation des organismes publics.....</b>	<b>45</b>
Participation du public .....	45
Consultation des organismes publics .....	45
<b>Annexes .....</b>	<b>47</b>
Annexe 1 : Projet d’arrêté temporaire de la Ville de Rouen .....	48
Annexe 2 : Classification des vignettes Crit’Air des véhicules de transport de marchandises.....	57
Le classement pour les véhicules utilitaires légers .....	57
Le classement pour les poids lourds, autobus et autocars .....	58
Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité .....	59

# Résumé non-technique

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

La pollution de l'air a des conséquences néfastes sur la santé humaine, l'environnement et les biens. Selon une étude de juin 2016 de Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable d'environ 48 000 décès prématurés en France. En 2018, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estimait de son côté que la pollution de l'air était responsable de 442 000 décès prématurés par an en Europe.

En matière de pollution liée au trafic routier, deux polluants sont particulièrement suivis : les oxydes d'azote (NOx)<sup>1</sup> et les particules fines (PM<sub>10</sub> – de taille inférieure à 10 µm et PM<sub>2,5</sub> – de taille inférieure à 2,5 µm).

Si l'ensemble des polluants primaires liés aux activités humaines ont connu une baisse significative sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie<sup>2</sup> entre 2008 et 2014<sup>3</sup>), la proportion des pollutions par le transport routier ne cesse d'augmenter.

Par ailleurs, sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, les niveaux de pollution mesurés actuels concernant le dioxyde d'azote ne respectent toujours pas les valeurs limites réglementaires nationales et des efforts sont à poursuivre pour atteindre les objectifs qualité de l'Organisation Mondiale de la santé (OMS) concernant les particules fines. De plus, la qualité de l'air est dégradée plus d'un jour sur 10 (*cela correspond au nombre de jour dont l'indice de qualité de l'air est supérieur ou égale à 6 soit un indice médiocre*).

En matière d'exposition des populations, les modélisations réalisées en 2020 par ATMO Normandie (l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air – AASQA – pour la région Normandie) Sur la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air de Rouen<sup>4</sup> permette d'estimer à :

- Environ 800 personnes exposées à des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) supérieures aux limites réglementaires (concentration de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle)
- Aucune personne exposée à des concentrations moyennes annuelles de poussières au-dessus des seuils réglementaires (40 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et 25 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2,5</sub>). Toutefois, ces seuils sont nettement supérieurs à ceux recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Au regard de ces recommandations, il y aurait environ :
  - 1 200 à 1 300 personnes exposées à des concentrations moyennes de Poussières PM<sub>10</sub> supérieures à 20 µg/m<sup>3</sup>,
  - Environ 255 000 personnes (soit près 50 % de la population résidant la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air de Rouen) exposées à des concentrations moyennes de Poussières PM<sub>2,5</sub> supérieures à 10 µg/m<sup>3</sup>,

Il faut noter que des personnes peuvent être exposées à des concentrations excessives pour plusieurs polluants.

**Il y a donc un véritable enjeu sanitaire.**

---

<sup>1</sup> Les composés estimés sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dont la somme est regroupée sous le terme d'oxydes d'azote (NOx). Les mesures sur le terrain sont faites pour le NO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup> Baisse de plus de 30% des émissions annuelles des oxyde d'azote (NOx)<sup>2</sup>, et de 13 à 14 % pour les particules fines (PM<sub>10</sub> – de taille inférieure à 10 µm et PM<sub>2,5</sub> – de taille inférieure à 2,5 µm)

<sup>3</sup> Source : méthode cadastrale, données 2008 à 2014, ATMO Normandie.

<sup>4</sup> La zone administrative de surveillance (ZAS) de la qualité de l'air de Rouen comprend l'ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie ainsi que le bassin de vie de Barentin.

### Une obligation d'instituer une Zone à Faibles Émissions mobilités

Au regard des concentrations moyennes annuelles mesurées aux différentes stations de mesure de la qualité de l'Air, la Métropole Rouen Normandie et ses communes membres ont l'obligation de mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).

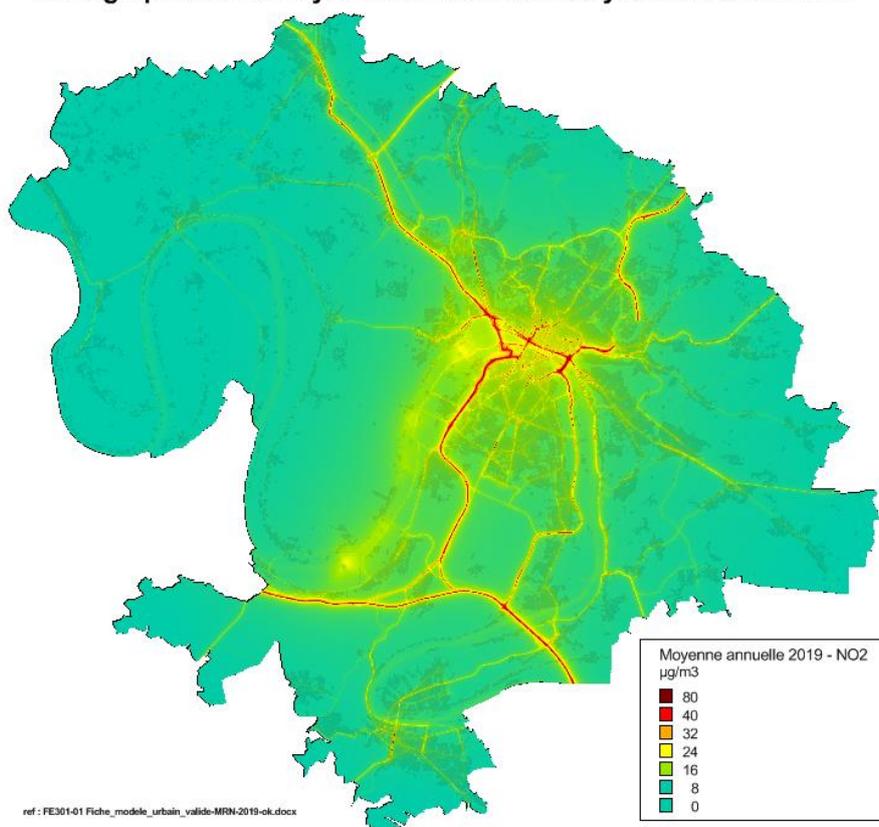
Une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) est un secteur défini où la circulation des véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques est interdite par décision administrative.

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

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

Figure 1 : Carte d'exposition moyenne au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en 2019

#### Cartographie de la moyenne annuelle du dioxyde d'azote en 2019



Source : ATMO Normandie- 2020

Sur l'ensemble des émissions annuelles des oxydes d'azotes (NOx) émises sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2014, plus de 50% sont liées aux émissions du trafic routier ; soit

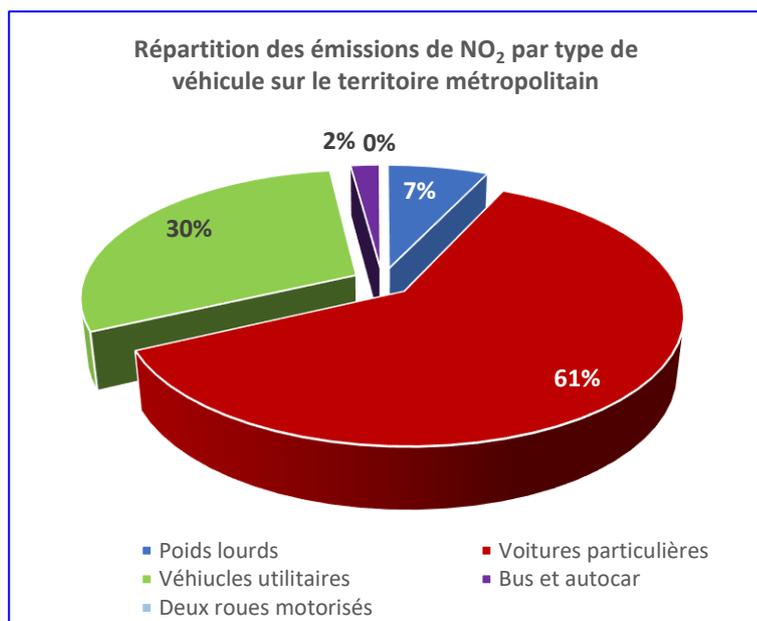
le 1<sup>er</sup> secteur responsable des émissions dans l'atmosphère de ce polluant. Les motorisations diesel sont largement responsables du phénomène car elles émettent d'avantage ce polluant que les autres moteurs thermiques. La quasi-totalité des expositions de population à des seuils dépassant les limites réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est liée au trafic routier.

Dans une moindre mesure, près de 30% des émissions annuelles de particules fines PM<sub>10</sub> sont liées à la circulation automobile, soit le 2<sup>ème</sup> émetteur après le secteur de l'industrie.

### Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) sur le territoire métropolitain : peu de kilomètres pour beaucoup de pollution

Selon des recherches menées par les AASQA, il apparaît que les catégories des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL) sont proportionnellement plus émissives en substances polluantes, lorsque l'on regarde le nombre de kilomètres parcourus par rapport aux effets induits sur l'atmosphère. Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, pour l'année 2012, les VUL et PL notamment destinés au transport de marchandises sont responsables d'environ 37% des émissions routières de NO<sub>2</sub>.

Figure 2 : Répartition des émissions de NO<sub>2</sub> liées aux transports routiers par type de véhicules



Source : ATMO Normandie – 2019

### Une zone à faibles émissions mobilité limitant dans un premier temps la circulation aux VUL et PL les plus polluants destinés au transport de marchandises

À l'échelle nationale, les progrès technologiques et la réglementation en termes de rejets atmosphériques ne suffiront pas à atteindre les objectifs de réduction de polluants atmosphériques. Ainsi, au regard des différentes études des Associations Agréées de surveillance de la Qualité de l'air – AASQA, la Métropole Rouen Normandie a fait le choix de mettre en place la première Zone de Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur son territoire, qui concernera les VUL et PL spécialisés dans le transport de marchandises, c'est-à-dire les véhicules comportant sur leur

certificat d'immatriculation la mention « CAMIONNETTE », « N1 », « N2 » ou « N3 » et ayant au moins 4 roues. En accord avec les Maires, il est envisagé d'instaurer progressivement une ZFE-m dont les restrictions seraient plus fortes tant en type de véhicule que de normes de pollution et de périmètre.

L'instauration de cette première ZFE-m est donc destinée aux VUL et PL les plus anciens. Selon la classification environnementale définie par l'État (arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route), 3 catégories ne seront plus autorisées à circuler dans la ZFE-m : non classés<sup>5</sup>, vignettes Crit'Air 5 et Crit'Air 4. Tous les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air ([certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)) afin de connaître la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule.

### **Les dérogations nationales**

Quel que soit les règles de ZFE-m, certaines catégories de véhicules bénéficient de dérogations permanentes (Art. R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales) :

- Les véhicules d'intérêt général ou bénéficiant de facilités de passage au sens des alinéas 6.4, 6.5 et 6.6 au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
  - Véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des services de déminage de l'Etat, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;
  - Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies (Ville de Rouen et Métropole Rouen Normandie) ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

### **Les dérogations locales**

Au regard des spécificités techniques des véhicules, des missions de services publics réalisées ou des injonctions administratives, pourront également bénéficier d'une dérogation permanente :

---

<sup>5</sup> Non classés, c'est-à-dire les véhicules disposant d'une date de mise en circulation antérieure au 30 septembre 1997 pour les VUL et antérieure au 30 septembre 2001 pour les PL.

- Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- Les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route à l'exclusion des véhicules d'encadrement ;
- Les véhicules automoteurs spécialisés de catégorie « Camionnette » « N1 », « N2 » et « N3 », tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la mention « VASP » sur le certificat d'immatriculation. L'abréviation VASP désigne les Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés pour le transport de personne. Cette catégorie regroupe ainsi les ambulances, les bennes à ordures, les dépanneuses, les remorques, les tracteurs et autre remorques agricoles entre autres. Les VASP doivent faire moins de 3,5 tonnes ;
- Les véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule munis de la convocation ;
- Les véhicules de collection.

Par ailleurs, au regard des spécifications techniques et de la durée nécessaire aux entreprises pour remplacer les véhicules les plus polluants, la mesure instaurée ne s'applique pas, à titre dérogatoire pour une durée de trois (3) ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 :

- Les véhicules d'approvisionnement des marchés munis d'une autorisation délivrée par la commune de Rouen ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité, pour l'approvisionnement de ceux-ci ;
- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » frigorifiques dont le certificat d'immatriculation porte la mention Fourgon à Température Dirigée « FG TD » ;
- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « CIT » ou « CARB », à savoir :
  - Citerne à produits alimentaires,
  - Citerne à produit alimentaire à température dirigée,
  - Citerne pour aliments du bétail,
  - Citerne à produits chimiques,
  - Citerne à gaz liquéfiés,
  - Citerne à hydrocarbures légers,
  - Citerne à hydrocarbures lourds,
  - Citerne à eau,
  - Citerne à produits pulvérulents ou granulaires.
- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BETON » correspondant aux bétonnières ;
- Aux véhicules porte-engins dont le certificat d'immatriculation porte la mention « PTE ENG » correspondant aux porte-engins ;
- Les véhicules comprenant une benne amovible dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BEN AMO » correspondants aux bennes amovibles ;
- Les véhicules bennes dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BENNE » correspondant aux :
  - Bennes dont le déchargement est effectué mécaniquement par le fond à l'aide d'un convoyeur à raclettes, d'une vis sans fin, etc.
  - Bennes basculantes de chantier et de travaux publics.

- Les véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;
- Les véhicules affectés au transport d'animaux vivants ;
- Les véhicules affectés aux transports de bois en grume ;

Enfin, des dérogations individuelles à caractère temporaire étudiées individuellement pourront être accordées :

- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique,
- Aux véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation ;
- Aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- Aux véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L.631-1 du code de commerce ;
- Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- Aux véhicules utilisés par les entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, de classe 0, 1 et 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé mais dont les délais de livraison sont supérieurs à 6 mois.
- Aux véhicules utilisés dans le cadre manifestation exceptionnelle.

**Tableau 1 : Récapitulatif des dérogations**

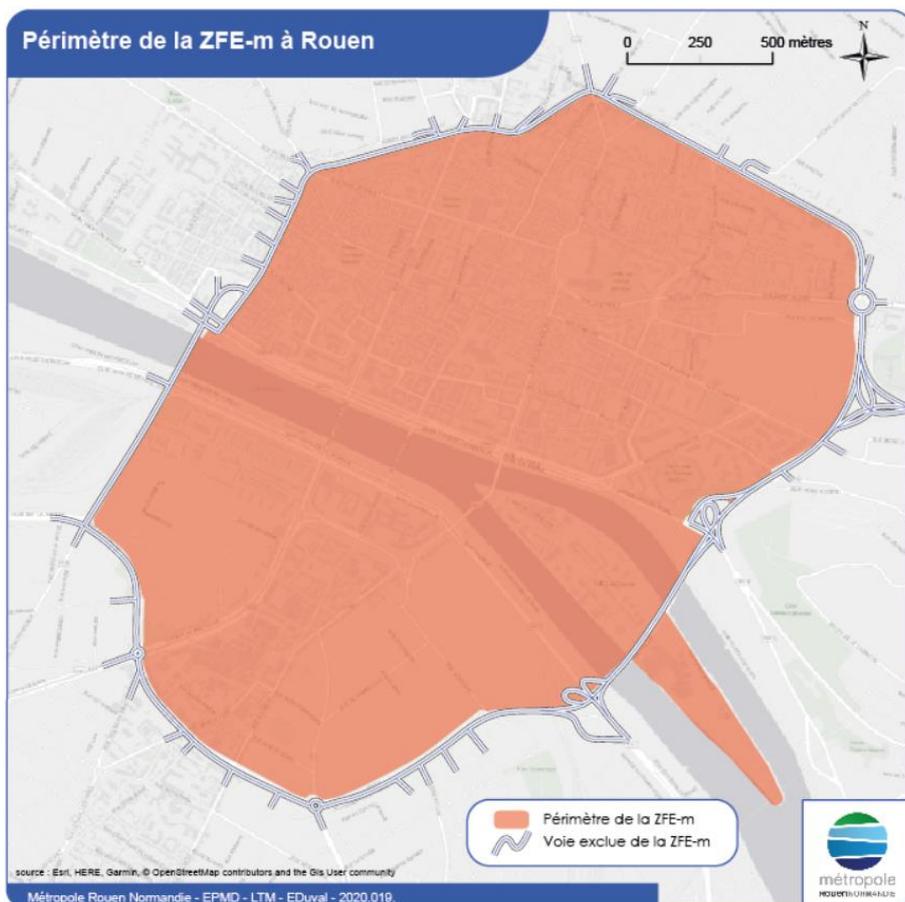
Dérogations permanente	Dérogation d'une durée maximale de 3 ans	Dérogation à caractère temporaire
véhicules d'intérêt général ou bénéficiant de facilités de passage véhicules du ministère de la défense ; véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées ». véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions véhicules de convois exceptionnels véhicules de type VASP véhicules soumis à un contrôle par les services de l'Etat véhicules de collection.	véhicules d'approvisionnement des marchés véhicules frigorifiques « FG TD » véhicules de type citerne « CIT » ou « CARB » ; véhicules de type citerne « BETON » ; véhicules porte-engins « PTE ENG » ; véhicules comprenant une benne amovible « BEN AMO » ; véhicules bennes « BENNE » ; véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, véhicules affectés au transport d'animaux vivants Aux véhicules affectés aux transports de grumes	véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement véhicules utilisés dont les délais de livraisons du véhicule de remplacement excèdent 6 mois véhicules utilisés dans le cadre manifestation exceptionnelle

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

### Un périmètre de restriction 24h/24h et 7j/7j

Les mesures de restrictions de circulation seront mises en œuvre dans l'intra-boulevards de la ville de Rouen sur une zone d'environ 4 km<sup>2</sup>.

Figure 3 : Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité



Pour une meilleure lisibilité de la mesure, les restrictions mises en place au sein du périmètre de la ZFE-m seront appliquées 24h/24h et 7j/7j. Toutefois, les boulevards, axes routiers structurant le pourtour de ce périmètre (boulevards des Belges, de l'Yser, de Verdun, de l'Europe, les ponts Mathilde et Guillaume le Conquérant ...) seront exclus de la ZFE-m.

### Date de mise en œuvre de la zone à faibles émissions mobilité

À compter du **1<sup>er</sup> juillet 2021**, les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) destinés au transport de marchandises (catégorie « CAMIONNETTE », « N1 », « N2 » ou « N3 ») « non classés » ou de vignette « Crit'Air 5 » ou « Crit'Air 4 » n'auront plus le droit de circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m. Cela signifie que seuls les VUL et PL (catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 ») disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.

Les vignettes Crit'Air indiquant le niveau du certificat de la qualité de l'air sont obligatoirement collées sur le pare-brise des véhicules. Ainsi, l'absence de vignette Crit'Air sur le pare-brise des véhicules ; à savoir les VUL et PL (catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 ») pour cette ZFE-m, en circulation ou en stationnant dans la ZFE-m, est sanctionnable par les forces de police.

Tableau 2 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1<sup>er</sup> juillet 2021 dans la ZFE-m rouennaise

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

NC : non classé

La Zone à Faibles Émissions mobilité aurait pour conséquence :

- d'interdire quotidiennement la circulation entre 600 et 700 VUL et environ 300 PL, selon les estimations issues d'une simulation en matière de logistique urbaine et des trafics routiers ;
- d'engendrer, à l'échelle du périmètre de la ZFE-m, une baisse des émissions annuelles de NO<sub>2</sub> et des poussières PM<sub>10</sub> de l'ordre de 3,5 % et des poussières PM<sub>2.5</sub> de l'ordre de 4,5% ;
- de ne pas avoir d'incidences notables sur le nombre de personnes surexposées au NO<sub>2</sub>. *(Les outils informatiques disponibles et permettant de faire les estimations ne permettent pas de mesurer une évolution notable sur un périmètre aussi restreint.)*

Au regard des impacts modérés environnementaux et sanitaires de cette ZFE-m, un durcissement des règles ainsi que l'agrandissement du périmètre pourront être proposés ultérieurement.

### Évolutions de la zone à faibles émissions mobilité

Étant donné l'impact limité sur la qualité de l'air de la zone à faible émissions mobilité (ZFE-m), il est envisagé un élargissement progressif. Ce développement de ZFE-m se fera en accord avec les Maires et les services de l'État. L'objectif à atteindre est l'amélioration de la qualité de l'air.

Ainsi, il est envisagé l'élargissement progressif de la ZFE-m suivant :

- Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, 24h/24 et 7j/7, sur plusieurs communes<sup>6</sup> d'Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Mont-Saint-Aignan, Notre-Dame-de-Bondeville, Petit-Couronne, Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Léger du-Bourg-Denis et Sotteville-lès-Rouen, aux véhicules de transports de marchandises (catégorie Camionnette, N1, N2 et N3 sur le certificat d'immatriculation et ayant au moins 4 roues), non classés (NC) et de Crit'Air 5 et 4 ;

<sup>6</sup> Liste non exhaustive.

- Au 1<sup>er</sup> juillet 2022 : Sur l'ensemble de ces communes, une ZFE-m, 24h/24 et 7j/7, concernant tous les véhicules non classés (NC) et de Crit'Air 5 et 4 ;
- 2023 : Sur l'ensemble de ces communes, une ZFE-m, 24h/24 et 7j/7, concernant tous les véhicules jusqu'au Crit'Air 3 inclus. Seuls pourraient circuler les véhicules disposant au moins d'une vignette de Crit'Air 2.

Ces évolutions du périmètre et de restrictions doivent faire l'objet de nouvelles études au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2021 afin d'en évaluer les effets sur la qualité de l'air. Une nouvelle participation et information du public auraient donc lieu au cours du second semestre 2021.



# La pollution atmosphérique : contexte national et métropolitain

## La pollution atmosphérique : enjeu sanitaire et environnemental

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

En France, Santé Publique France estime que la pollution par les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) émises par les activités humaines est à l'origine chaque année, en France continentale, d'au moins 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans. L'agence a également évalué que si toutes les communes françaises respectaient la valeur recommandée par l'OMS pour les PM<sub>2,5</sub> (10 µg/m<sup>3</sup>), ce sont plus de 17 000 décès qui pourraient être évités chaque année en France. En termes d'impact économique, la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air du Sénat<sup>7</sup> estime 40 000 décès prématurés chaque année et que le coût total de la pollution de l'air (extérieur et intérieur) s'établit entre 68 et 97 milliards d'euros par an pour la France, dont une très large part est liée aux impacts sanitaires. Le coût non sanitaire est estimé a minima à 4,3 milliards d'euros par an.

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

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

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

- Trois polluants primaires émis comme tels dans l'atmosphère :
  - le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>),
  - les particules fines PM<sub>10</sub> – diamètre inférieur à 10 µm,
  - les particules fines PM<sub>2,5</sub> – diamètre inférieur à 2,5 µm.
- Un polluant secondaire résultant de l'interaction de polluants primaires combinés à des conditions météorologiques particulières : l'ozone (O<sub>3</sub>)

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

---

<sup>7</sup> Pollution de l'air – Le coût de l'inaction – Rapport n° 610 (2014-2015) de Mme Leila AÏCHI, fait au nom de la CE coût économique et financier de la pollution de l'air, déposé le 8 juillet 2015.

Tableau 3 : Réglementation européenne (directive 2008/50/CE) transcrite en droit national par l'Article R221-1 du Code de l'Environnement

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

Tableau 4 : Recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)

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

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

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

### Les dépassements de valeurs limites constatés par l'Union Européenne

#### Contentieux européen pour le dioxyde d'azote - NO<sub>2</sub>

Les normes sanitaires européennes de qualité de l'air concernant le NO<sub>2</sub> entrées en vigueur en 2010 sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations.

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

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

### **Précontentieux européen relatif aux particules fines PM<sub>10</sub>**

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

La zone de surveillance de la qualité de l'air de Rouen n'est pas visée par ce précontentieux.

### **Contentieux nationaux**

Le 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint au Gouvernement d'élaborer et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de ramener – dans 13 zones du territoire et dans le délai le plus court possible – les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines (PM<sub>10</sub>) en dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 transposée dans le code de l'environnement.

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

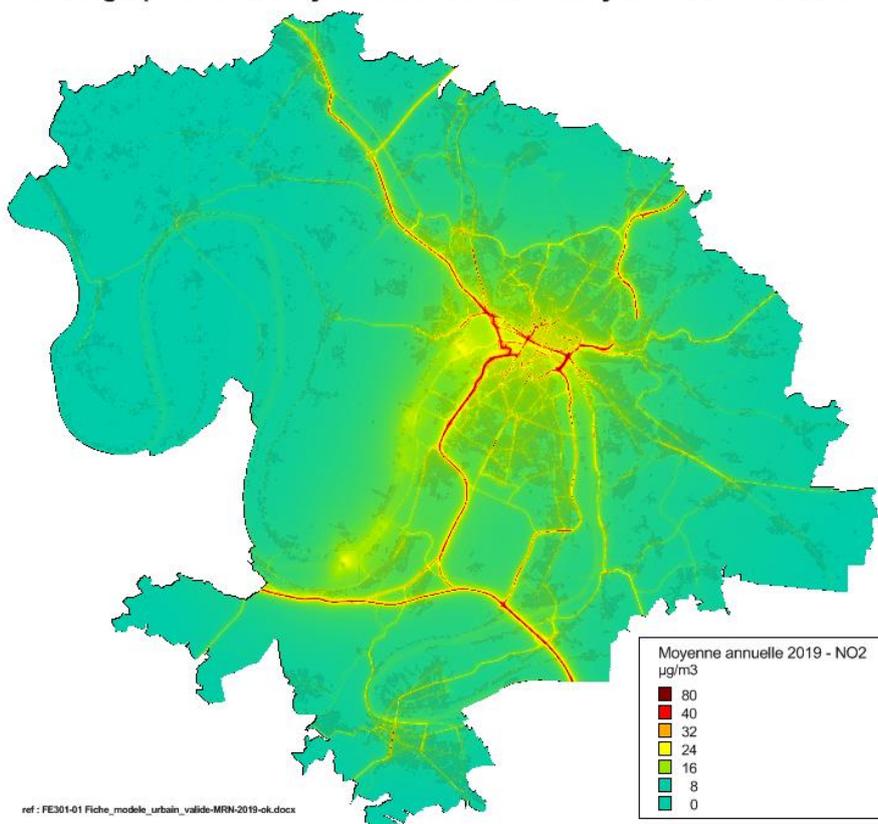
En conséquence, la plus haute juridiction administrative a décidé d'infliger à l'État une astreinte de 10 M€ par semestre, soit plus de 54.000 euros par jour, tant qu'il n'aura pas pris les mesures qui lui ont été ordonnées et ce, dès juin 2021. Ce montant d'astreinte a été évalué au regard de l'importance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

### **Le contexte métropolitain**

La Métropole Rouen Normandie ne fait pas ou partie des zones de qualité de l'air identifiées par la Commission Européenne et le contentieux national. Toutefois, ATMO Normandie a estimé qu'il y avait eu, pour l'année 2019, environ 800 habitants de la Métropole exposés à des niveaux de pollution supérieurs aux limites réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Cette exposition est due quasi exclusivement au trafic routier.

Figure 4 : Carte d'exposition moyenne au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en 2019

### Cartographie de la moyenne annuelle du dioxyde d'azote en 2019



Source : ATMO Normandie- 2020

En matière d'exposition aux poussières PM<sub>10</sub>, aucun habitant métropolitain ne serait exposé à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. Cependant, les valeurs limites européennes en matière de PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) sont deux fois supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle). Il est estimé qu'en 2019, environ 1 200 personnes exposées à des concentrations moyennes annuelles excédant les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Concernant les Poussières PM<sub>2,5</sub>, aucun habitant métropolitain ne serait exposé à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. Cependant, les valeurs limites européennes en matière de PM<sub>2,5</sub> (25 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) sont deux fois et demie supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle). Il est estimé qu'en 2019, environ 255 000 personnes exposées à des concentrations moyennes annuelles excédant les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, soit près de la moitié des habitants de la zone administrative de surveillance la qualité de l'air de Rouen<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> La zone administrative de surveillance (ZAS) de la qualité de l'air de Rouen comprend l'ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie ainsi que le bassin de vie de Barentin.

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

### Le réseau de surveillance de la qualité de l'air

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

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

- les stations de « Trafic » qui représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine.
- les stations « urbaines » qui mesurent l'air respiré par la majorité des habitants d'une agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ou d'une installation industrielle. Trois sites répondant à cette typologie sont situés sur le territoire métropolitain :
  - Palais de Justice (Rue Saint Lô) à Rouen, mis en service le 25 octobre 2000,
  - CHS du Rouvray à Sotteville-lès-Rouen, mis en service le 12 janvier 2000,
  - Piscine (allée Paul Gauguin) à Petit-Quevilly, mis en service le 20 février 2005.

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

### Des émissions en baisse

Entre 2008 et 2014, comme l'indique le tableau ci-après, les émissions annuelles d'oxydes d'azote (NOx)<sup>9</sup> ont connu des baisses de plus de 30 %, et de l'ordre de 13 à 14 % pour les particules fines (PM<sub>10</sub> – de taille inférieure à 10 µm) et (PM<sub>2,5</sub> – de taille inférieure à 2,5 µm) sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.<sup>10</sup>

Tableau 5 : Variation des émissions entre 2008 et 2014 par source d'émission sur la Métropole Rouen Normandie

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

Source : ATMO Normandie

Pour les NOx, la baisse significative observée est surtout liée aux secteurs de l'industrie, du résidentiel et tertiaire et dans une moindre mesure, le transport routier. La diminution des émissions industrielles, est en grande partie imputable à une efficacité grandissante des

<sup>9</sup> Les composés estimés sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dont la somme est regroupée sous le terme d'oxydes d'azote (NOx). Les mesures sur le terrain sont faites pour le NO<sub>2</sub>.

<sup>10</sup> Source : méthode cadastrale, données 2008 à 2014, ATMO Normandie.

technologies de dépollution (afin de répondre à la réglementation). La diminution des émissions du transport routier provient essentiellement du renouvellement du parc automobile.

Pour les PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2,5</sub>, la baisse observée sur plusieurs années est imputable au secteur de l'agriculture et du résidentiel/tertiaire (renouvellement progressif des appareils de chauffage). Les émissions dues par le secteur des transports sont en augmentation ; le renouvellement du parc automobile, avec la généralisation des filtres à particules à l'ensemble des véhicules neufs à partir de 2011 est compensée par l'augmentation du trafic global. En effet, une des principales sources provient de l'abrasion des matériaux (freins, pneus, enrobé).

### ***Un polluant toujours au-dessus des normes fixées sur le territoire de la Métropole : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)***

Si l'ensemble des émissions de polluants a connu une baisse significative, les niveaux de concentration<sup>11</sup> de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) relevé sur le réseau de stations de mesures en continu d'ATMO Normandie, ne respectent toujours pas les limites européennes sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. En effet, sur les 5 dernières années (2015-2019), il est constaté que les limites relatives au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ne sont pas respectées sur au moins 3 ans. Ainsi, la zone rouennaise est reconnue comme étant un territoire où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière conformément à l'article 86 de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et du décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020.

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

- les stations de « Trafic » qui représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine. Toutefois, la situation sur Rouen est particulière du fait de changement de localisation des sites. En effet, la station située au droit du pont Guillaume le Conquérant en rive droite à Rouen, référence depuis 1999, a cessé de fonctionner le 5 janvier 2017 suite aux travaux du bus à haut niveaux de service T4. Deux nouvelles stations ont alors été mises en place :
  - le long de la voie SUD III à Petit-Quevilly, au droit de la Jardinerie « Poulain » à compter du 5 janvier 2017, pour une période provisoire en lien avec les travaux d'aménagement de la liaison voie Sud III ↔ Pont Flaubert.
  - le quai de Paris à Rouen, mis en service le 19 décembre 2017.
- les stations « urbaines » qui représentent l'air respiré par la majorité des habitants d'une agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ou d'une installation industrielle. Trois sites répondant à cette typologie sont situés sur le territoire métropolitain :
  - Palais de Justice (Rue Saint Lô) à Rouen, mis en service le 25 octobre 2000,
  - CHS du Rouvray à Sotteville-lès-Rouen, mis en service le 12 janvier 2000
  - Piscine (allée Paul Gauguin) à Petit-Quevilly, mis en service le 20 février 2005.

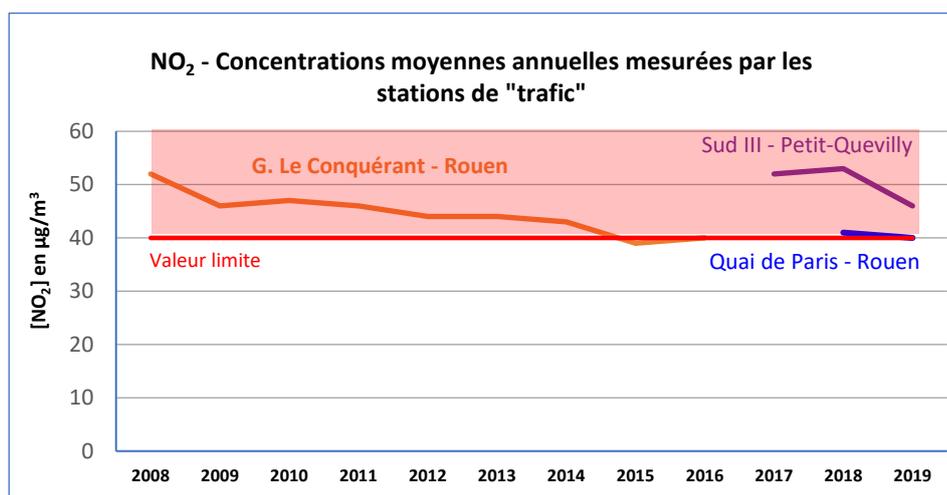
---

<sup>11</sup> Il convient de distinguer les émissions de polluants qui correspondent aux quantités de polluants directement rejetées dans l'atmosphère par les activités humaines (cheminées d'usine ou de logements, pots d'échappement, agriculture...) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols) exprimées par exemple en kilogrammes ou tonnes par an ou par heure ; avec les concentrations de polluants qui caractérisent la qualité de l'air que l'on respire, et qui s'expriment le plus souvent en microgrammes par mètre cube (µg/m<sup>3</sup>)

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

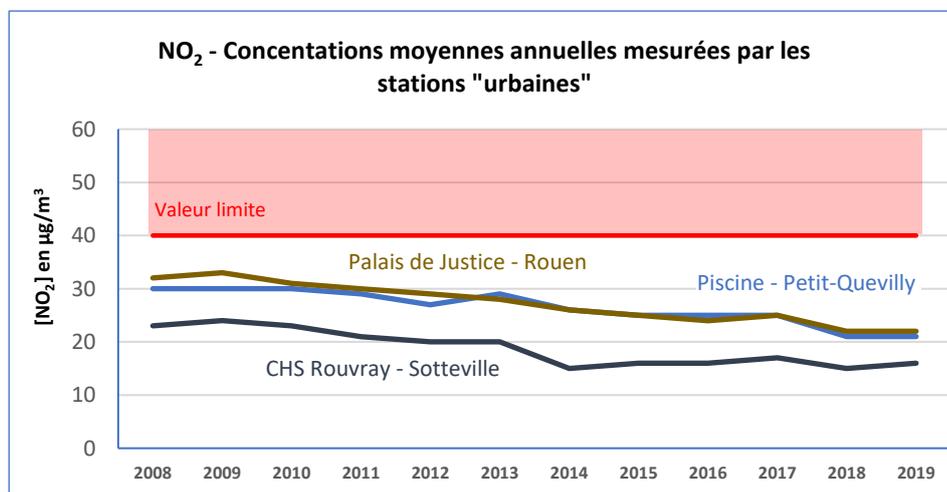
Les deux nouvelles stations de mesure de « trafic » ne respectent pas la valeur limite de concentration moyenne annuelle ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sur 1 an) pour le dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ).

Figure 5 : Concentrations moyennes annuelles de  $\text{NO}_2$  sur les stations de « trafic » entre 2008 et 2019



Source : ATMO Normandie

Figure 6 : Concentrations moyennes annuelles de  $\text{NO}_2$  sur les stations « urbaines » entre 2008 et 2019



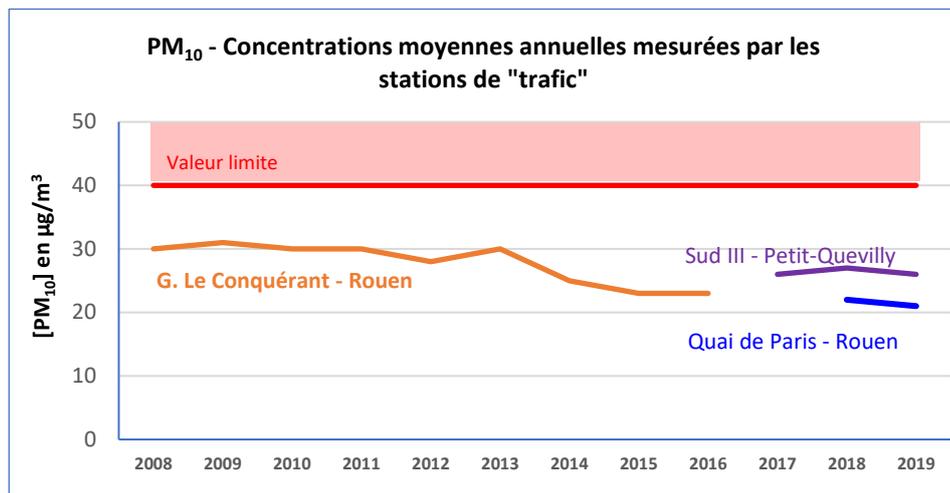
Source : ATMO Normandie

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

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

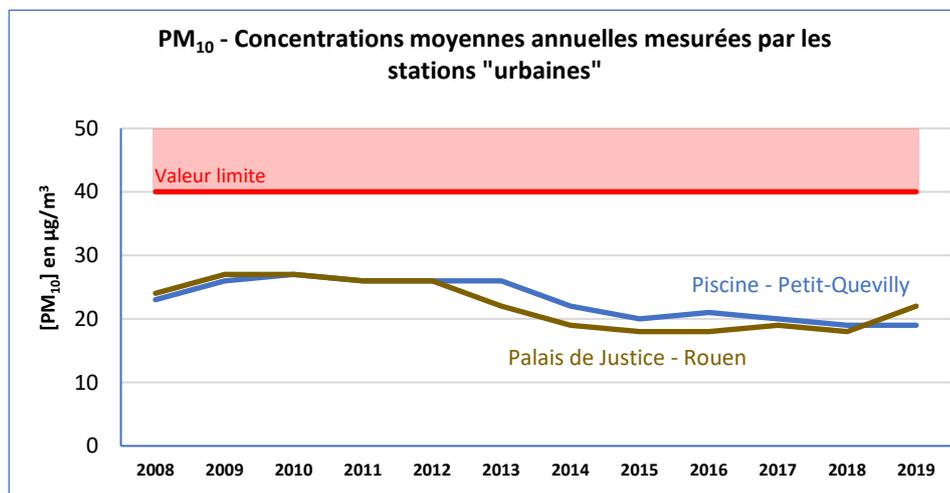
Ainsi, la tendance à la baisse des émissions de particules fines observée lors des dernières années, doit se poursuivre afin d'atteindre les recommandations de l'OMS. Toutefois, les sources sont variées. Pour le secteur des transports, il convient de rappeler que la combustion n'est pas la seule source ; l'abrasion des pneus, des freins et des revêtements routiers en constituent une source non négligeable<sup>12</sup>. De plus, le trafic remet en suspension des poussières.

Figure 7 : Concentrations moyennes annuelles de PM<sub>10</sub> (diamètre inférieur à 10 µm) sur les stations de « trafic » entre 2008 et 2019



Source : ATMO Normandie

Figure 8 : Concentrations moyennes annuelles de PM<sub>10</sub> (diamètre inférieur à 10 µm) sur les stations « urbaines » entre 2008 et 2019



Source : ATMO Normandie

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

<sup>12</sup> Selon une étude du CITEPA en 2016, l'abrasion des freins, des pneus et des revêtements routiers seraient responsables de 45 à 50 % des poussières émises par le secteur du trafic routier.

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

Par ailleurs, l'article 86 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités instaure obligatoirement une **Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)** lorsque les valeurs réglementaires annuelles ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire. Le Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 définit le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité.

Or, il est constaté des dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sur au moins 3 ans lors des 5 dernières années (2015-2019) sur le territoire couvert par la Métropole Rouen Normandie.

Par conséquent, au regard de la situation de la qualité de l'air et du contexte réglementaire, une **Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)** doit être instituée sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.



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

## L'accord de Rouen

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

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

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

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

### Mobilité

Afin de réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement urbain et de promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle, la Métropole :

- Développe le réseau ASTUCE afin de s'adapter aux besoins de tous. Ainsi, par exemple, peuvent être cités :
  - La mise en service de la 4ème ligne de bus à haut niveau de service (T4), le 25 mai 2019 ;
  - Le prolongement de la ligne F1 pour desservir la Plaine de la Ronce ;
  - Le renouvellement régulier du parc des véhicules vers des véhicules peu ou non émissifs ;
  - Une tarification sociale développée pour que même les plus fragiles financièrement puissent se déplacer.
- Intègre le dispositif système ATOUMOD permettant de circuler sur le réseau de transport TER normand et sur l'ensemble des réseaux de transports urbains, départementaux et régionaux via une tarification et une billettique combinée.
- Encourage le report modal avec la création d'un réseau de parking-relais P+R. Ces parkings permettent de stationner gratuitement pour les usagers du réseau Astuce.
- Encourage l'utilisation du vélo. Ainsi, il a été mis en place :
  - Une aide à l'acquisition de vélos spécifiques (vélo à assistance électrique, pliant, cargo ou familial ainsi que châssis pendulaires à deux roues). La Métropole a ainsi soutenu l'acquisition de 4 000 vélos depuis 2018.
  - Une application qui guide les cyclistes en partenariat avec Géovélo.

- Des abris vélos fermés. Au nombre de huit, ils sont répartis sur le territoire métropolitains en connexion avec le réseau ASTUCE. Ils permettent de stationner dans un abri fermé et sous vidéo son vélo dans la cadre de la pratique d'intermodalité bus-vélo ;
- Le déploiement de stationnement vélo.
- Contribue au développement de l'électromobilité. Ainsi depuis 2012, la Métropole déploie des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie et la Ville de Rouen ont instauré, pour tous les véhicules 100% électrique, la gratuité permanente du stationnement en voirie sur le périmètre de la Ville de Rouen (à l'exception des parkings privés ou concédés). Cette disposition a été renouvelée chaque année depuis 2012. La Ville d'Elbeuf a pris un arrêté similaire en 2014.

### **Habitat**

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

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

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

### **Consommer autrement**

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

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

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

## Le renouvellement du parc routier

Avant le 1<sup>er</sup> juillet 2021, sous réserve du respect des principes réglementaires relatives aux aides directes aux entreprises, la Métropole Rouen Normandie mettra en place un dispositif d'aides à la conversion des véhicules. Ce dispositif sera cumulable avec les aides nationales et/ou régionales décrits sommairement ci-après. Il permettra notamment de déclencher la surprime « ZFE » de l'État.

Le dispositif d'aides métropolitaines devrait cibler les petites entreprises tels que les commerçants et les artisans pour le renouvellement des véhicules utilitaires légers (Camionnette et N1).

Par ailleurs, la Métropole mène une réflexion sur un système d'autopartage de véhicules utilitaires. Certains véhicules pourraient être calorifugés.

## Soutien national

À titre indicatif (soumis à évolution), les aides nationales possibles pour les entreprises, entités morales disponibles sont les suivantes :

- **La prime à la conversion** (prime à la casse) : L'État met en place un dispositif financier en cas d'abandon d'un ancien véhicule diesel ou essence (VP, camionnettes ou VASP) remplacé par un véhicule peu émissif en CO<sub>2</sub>/km.  
Pour les personnes morales, ce dispositif est limité à un seul véhicule.
- **L'aide majorée ZFE-m** dite surprime ZFE-m (à l'exception des véhicules éligibles à la prime rétrofit) peut être accordée si une collectivité territoriale attribue une subvention. Le montant est équivalent à la subvention de la collectivité territoriale plafonnée à 1 000 €
- **Le bonus écologique** pour l'acquisition ou la location d'un véhicule neuf électrique ou hybride rechargeable. Le montant varie en fonction de la catégorie du nouveau véhicule et de son prix. Le montant maximal du bonus écologique est de 5 000 € pour une personne morale.
- **L'aide rétrofit** de transformation des véhicules (voiture, camionnette, 2 ou 3 roues) thermiques en véhicules électriques. Le montant de l'aide varie en fonction du revenu de référence. Pour les personnes morales, l'aide est de 2 500 € pour un véhicule léger et 5 000 € pour une camionnette.
- **L'exonération de la taxe sur les véhicules de société** si le véhicule émet moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km.
- **L'exonération de la taxe d'immatriculation** (taxe Y1) pour les véhicules électriques, hydrogènes, hydrogène-électricité (hybride simple ou rechargeable).
- Toutes les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel bénéficient d'un **amortissement** de 40 % de la valeur des véhicules dans la limite de 18 300 €, aussi bien dans le cadre d'une acquisition pleine, d'une location longue durée ou avec option d'achat. En cas d'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, le plafond est relevé et varie en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> :
  - 30 000 euros pour les véhicules émettant moins de 20 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre ;
  - 20 300 euros pour ceux dont le taux d'émission est supérieur ou égal à 20 g et inférieur à 60 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre.
- Les entreprises utilisant des poids-lourds utilisant de l'énergie électrique ou de l'hydrogène bénéficient d'un **suramortissement** de 20 à 60 % de la valeur des véhicules. Le taux varie en fonction du poids total autorisé en charge :
  - PTAC entre 2,6 et 3,5 tonnes : 20 % ;
  - PTAC entre 3,5 et 16 tonnes : 60 % ;
  - PTAC supérieur à 16 tonnes : 40 %.

Ce dispositif exceptionnel est valable jusqu'au 31 décembre 2021.

- Les subventions pour ***l'installation de points de recharge***.

Certains sites permettent d'obtenir de plus amples informations :

[www.service-public.fr](http://www.service-public.fr)

[www.primealaconversion.gouv.fr](http://www.primealaconversion.gouv.fr)

[www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-automobile](http://www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-automobile)

[jechangemavoiture.gouv.fr](http://jechangemavoiture.gouv.fr)

[advenir.mobi/](http://advenir.mobi/)

### ***Soutien régional***

La Région Normandie apporte un soutien financier pour l'acquisition par les microentreprises de véhicules à faible émission de polluants, tels que : le véhicule électrique ou le véhicule GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). La subvention est de de 1 500€ ou 2 000 € en fonction du type de motorisation (Cf. tableau 1 ci-dessous et des critères d'éligibilités listés ci-dessous).

*Tableau 6 : Montant de la subvention régionale*

	Type de motorisation	
Véhicule	100% électrique - batterie	Gaz Naturel pour Véhicules (GNV)
Montant	2 000 € (forfait par véhicule)	1 500 € (forfait par véhicule)

# La 1<sup>ère</sup> Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole Rouen Normandie

La Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)<sup>13</sup> de la Métropole Rouen Normandie, doit permettre la réduction des émissions de polluants du trafic routier et ainsi protéger les personnes exposées à des niveaux de pollution atmosphérique supérieurs aux seuils réglementaires. Il s'agit d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus anciens afin de disposer d'un parc automobile moins émissif dans les zones les plus à risques.

## Le contexte législatif

L'article 86 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et le Décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 modifiant le Code Général des Collectivités Territoriale impose à la Métropole Rouen Normandie et aux communes de créer une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) afin de lutter contre la pollution atmosphérique d'origine automobile et ses conséquences sur la santé humaine sur son territoire.

Ces ZFE-m reposent sur l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans les zones sensibles pour la qualité de l'air, selon la classification environnementale définie par l'État (arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route), selon 7 catégories : non classés, classes 5 à 1, classe zéro émission, présentées dans les tableaux disponibles en annexes du présent dossier

La ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie est un projet élaboré avec les services de l'État, les communes et ATMO Normandie.

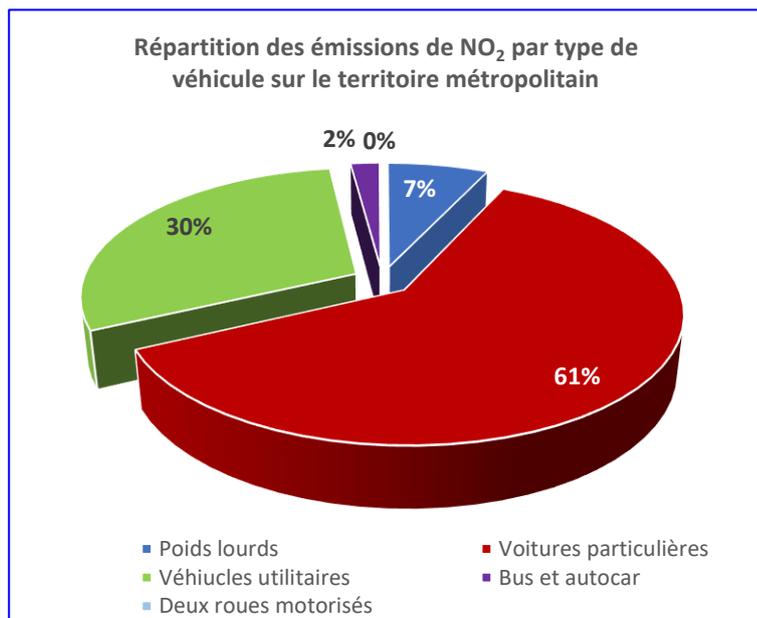
## Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) sur le territoire métropolitain : peu de kilomètres pour beaucoup de pollution

Selon des recherches menées par les AASQA, il apparaît que les catégories des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL) sont proportionnellement plus émissives en substances polluantes, lorsque l'on regarde le nombre de kilomètres parcourus par rapport aux effets induits sur l'atmosphère. Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, pour l'année 2012, les VUL et PL notamment destinés au transport de marchandises sont responsables d'environ 37% des émissions routières de NO<sub>2</sub>.

---

<sup>13</sup> Avant la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, ces zones étaient dénommées Zone à Circulation Restreinte (ZCR).

Figure 9 : Répartition des émissions de NOx liées aux transports routiers par type de véhicules



Source : ATMO Normandie – 2019

Ainsi, au regard des chiffres exposés ci-dessus, la Métropole Rouen Normandie a fait le choix dans un premier temps de restreindre la circulation aux VUL et PL spécialisés dans le transport de marchandises et ayant au moins 4 roues. L'identification des VUL et PL destinés au transport de marchandises est déterminée par la mention « CAMIONNETTE », « N1 », « N2 » ou « N3 » sur les certificats d'immatriculation.

L'instauration de cette première ZFE-m au 1<sup>er</sup> juillet 2021 est donc destinée aux Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL) les plus anciens. Selon la classification environnementale définie par l'État<sup>14</sup>, 3 catégories ne seront plus autorisées à circuler dans la ZFE-m : non classés<sup>15</sup>, vignettes Crit'Air 5 et 4. Les propriétaires de VUL et PL ont donc l'obligation de s'équiper d'une vignette Crit'Air ([certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)) et de l'apposer sur le pare-brise afin d'indiquer la classe et le niveau d'émissions de leur véhicule.

La ZFE-m s'étendra ensuite de manière progressive sur plusieurs années, tant en termes de périmètre, de niveau de vignette Crit'Air que de catégorie de véhicules concernés. Ces extensions feront préalablement l'objet d'études et de consultations ultérieures.

### Les dérogations

#### Les dérogations nationales

Quelles que soient les règles de ZFE-m, certaines catégories de véhicules bénéficient de dérogations permanentes (Art. R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales) :

- Les véhicules d'intérêt général ou bénéficiant de facilités de passage au sens des alinéas 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;
  - Véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des

<sup>14</sup> Cf. Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

<sup>15</sup> Non classés, c'est-à-dire les véhicules disposant d'une date de mise en circulation antérieure au 30 septembre 1997 pour les VUL et antérieure au 30 septembre 2001 pour les PL.

services de déminage de l'État, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;

- Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies (Ville de Rouen et Métropole Rouen Normandie) ;
- Les véhicules du ministère de la défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

### **Les dérogations locales**

Au regard des spécificités techniques des véhicules, des missions de services publics réalisées ou des injonctions administratives, pourront également bénéficier d'une dérogation permanente :

- Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- Les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route à l'exclusion des véhicules d'encadrement ;
- Les véhicules automoteurs spécialisés de catégorie « Camionnette » « N1 », « N2 » et « N3 », tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la mention « VASP » sur le certificat d'immatriculation. L'abréviation VASP désigne les Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés pour le transport de personne. Cette catégorie regroupe ainsi les ambulances, les bennes à ordures, les dépanneuses, les remorques, les tracteurs et autres remorques agricoles entre autres. Les VASP doivent faire moins de 3,5 tonnes ;
- Les véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule muni de la convocation ;
- Les véhicules de collection.

Par ailleurs, au regard des spécificités techniques et de la durée nécessaire aux entreprises pour remplacer les véhicules les plus polluants, la mesure instaurée ne s'applique pas, à titre dérogatoire pour une durée de trois (3) ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, pour :

- Les véhicules d'approvisionnement des marchés munis d'une autorisation délivrée par la commune de Rouen ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité, pour l'approvisionnement de ceux-ci ;

- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » frigorifiques dont le certificat d'immatriculation porte la mention Fourgon à Température Dirigée « FG TD » ;
- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « CIT » ou « CARB », à savoir :
  - Citerne à produits alimentaires,
  - Citerne à produit alimentaire à température dirigée,
  - Citerne pour aliments du bétail,
  - Citerne à produits chimiques,
  - Citerne à gaz liquéfiés,
  - Citerne à hydrocarbures légers,
  - Citerne à hydrocarbures lourds,
  - Citerne à eau,
  - Citerne à produits pulvérulents ou granulaires.
- Les véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BETON » correspondant aux bétonnières ;
- Aux véhicules porte-engins dont le certificat d'immatriculation porte la mention « PTE ENG » correspondant aux porte-engins ;
- Les véhicules comprenant une benne amovible dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BEN AMO » correspondants aux bennes amovibles ;
- Les véhicules bennes dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BENNE » correspondant aux :
  - Bennes dont le déchargement est effectué mécaniquement par le fond à l'aide d'un convoyeur à raclettes, d'une vis sans fin, etc.
  - Bennes basculantes de chantier et de travaux publics.
- Les véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;
- Les véhicules affectés au transport d'animaux vivants ;
- Les véhicules affectés aux transports de bois en grume ;

Enfin, des dérogations individuelles à caractère temporaire étudiées individuellement pourront être accordées :

- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique,
- Aux véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation ;
- Aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- Aux véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L.631-1 du code de commerce ;
- Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;

- Aux véhicules utilisés par les entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, de classe 0, 1 et 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé mais dont les délais de livraison sont supérieurs à 6 mois.
- Aux véhicules utilisés dans le cadre manifestation exceptionnelle.

Tableau 7 : Récapitulatif des dérogations

Dérogations permanente	Dérogation d'une durée maximale de 3 ans	Dérogation à caractère temporaire
véhicules d'intérêt général ou bénéficiant de facilités de passage véhicules du ministère de la défense ; véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées ». véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions véhicules de convois exceptionnels véhicules de type VASP véhicules soumis à un contrôle par les services de l'Etat véhicules de collection.	véhicules d'approvisionnement des marchés véhicules frigorifiques « FG TD » véhicules de type citerne « CIT » ou « CARB » ; véhicules de type citerne « BETON » ; véhicules porte-engins « PTE ENG » ; véhicules comprenant une benne amovible « BEN AMO » ; véhicules bennes « BENNE » ; véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, véhicules affectés au transport d'animaux vivants Aux véhicules affectés aux transports de grumes	véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement véhicules utilisés dont les délais de livraisons du véhicule de remplacement excèdent 6 mois véhicules utilisés dans le cadre manifestation exceptionnelle

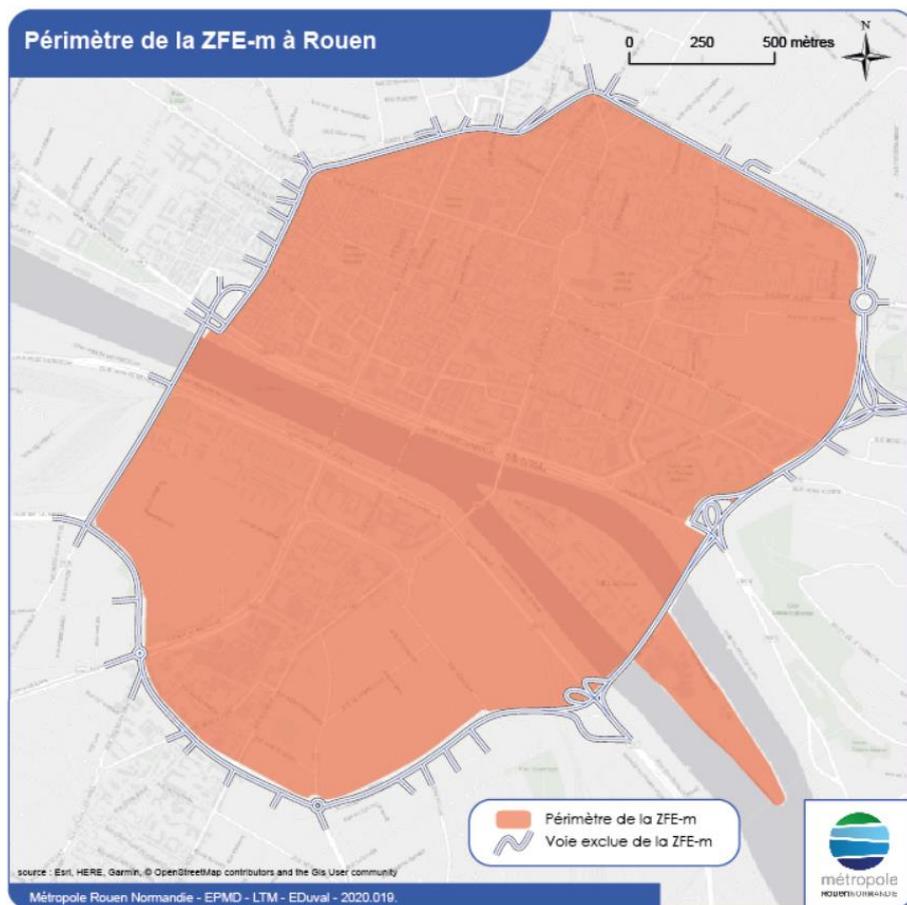
### Le périmètre de la ZFE-m

Les mesures de restrictions de circulation seront mises en œuvre dans l'intra-boulevards de la ville de Rouen sur une zone d'environ 4 km<sup>2</sup>.

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

- Il doit être facilement identifiable par les usagers et contrôlable par les forces de l'ordre.
- Il contient une des zones en termes de population et d'activités les plus denses de la Métropole.
- La commune de Rouen concentre à elle-seule la plupart des habitants exposés au NO<sub>2</sub>.

Figure 10 : Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité



Pour une meilleure lisibilité de la mesure, les restrictions mises en place au sein du périmètre de la ZFE-m seront appliquées 24h/24h et 7j/7j. Toutefois, les boulevards, axes routiers structurant le pourtour de ce périmètre (boulevards des Belges, de l'Yser, de Verdun, de l'Europe, les ponts Mathilde et Guillaume le Conquérant ...) seront exclus de la ZFE-m.

### Calendrier de mise en œuvre de la zone de faibles émissions

La mise en œuvre des restrictions de circulation se déclinera progressivement dès 2021. Seules les mesures potentiellement effectives au 1<sup>er</sup> juillet 2021 sont décrites ci-après. Par la suite, la ZFE-m pourrait être étendue.

À compter du **1<sup>er</sup> juillet 2021**, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds destinés au transport de marchandises « non classés » ou équipés d'une vignette « Crit'Air 5 » ou de « Crit'Air 4 » n'auront plus le droit de circuler et stationner à l'intérieur du périmètre de la ZFE-m. Cela signifie que seuls les VUL et PL disposant d'une vignette a minima de « Crit'Air 3 » pourront circuler et stationner dans la Zone de Faibles Émissions mobilité.

Par ailleurs, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds circulant ou stationnant dans la ZFE-m qui ne disposeraient pas de vignette apposée sur le pare-brise pourront être sanctionnés par les forces de police, même si la motorisation des véhicules permet d'accéder à la zone.

Tableau 8 : Caractéristique des véhicules interdits à la circulation au 1<sup>er</sup> juillet 2021 dans la ZFE-m rouennaise

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

NC : non classé

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

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

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

Tableau 9 : Montants des contraventions pour non-respect de la ZFE-m

Tarifs des contraventions	
VUL	3 <sup>ème</sup> classe : 68 € (amende forfaitaire minorée 45 € et majorée 180 €)
PL	4 <sup>ème</sup> classe : 135 € (amende forfaitaire minorée 90 € et majorée 375 €)



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

## Composition du parc immatriculé au sein de la Métropole

Le service des données et études statistiques (SDES)<sup>16</sup> des Ministères de la transition Écologique et Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales a publié des estimations communales du parc roulant des véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2019 selon leur certificat de qualité de l'air (catégorie Crit'Air) défini à partir des informations figurant sur le certificat d'immatriculation.

Le parc a été défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans les communes de la Métropole Rouen Normandie au 1<sup>er</sup> janvier 2019, à jour vis-à-vis de leur contrôle technique. Une estimation du parc des véhicules selon leur catégorie Crit'Air est donc fournie pour l'ensemble des véhicules, à savoir les voitures, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, autobus et autocars.

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

Les autres sources de données qu'a pu recevoir la Métropole Rouen Normandie sont inexploitablement en raison de l'absence d'information sur le contrôle technique.

Tableau 10 : Composition du parc de VUL et PL immatriculés et en état de fonctionnement au 1<sup>er</sup> janvier 2019 au sein de la Métropole

Type de véhicules	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classés, véhicules anciens	ND	Total
VUL	700	820	37 845	10 280	5 180	1 940	2 610	50	59 425
	1,2%	1,4%	63,7%	17,3%	8,7%	3,3%	4,4%	0,1%	100 %
PL, bus, autocars	<5	30	2 455	1 090	750	660	320	<5	5 310
	0,0%	0,6%	46,2%	20,5%	14,1%	12,4%	6,1%	0,1%	100 %

source : SDES – 18 décembre 2019 / Valeurs arrondies

Néanmoins, la catégorie des Poids Lourds prend également en compte les bus et autocars qui ne sont pas concernés par cette ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie.

## Composition du parc roulant

Pour évaluer le parc routier circulant au sein de la Métropole Rouen Normandie, un relevé de plaques minéralogiques a été effectué en 3 points de la Métropole, en avril 2107 : boulevard des

<sup>16</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

belges, rue Jeanne d'Arc et pont Mathilde. Les plaques minéralogiques relevées ont ensuite été confrontées aux données fournis par le système national d'immatriculation des véhicules (SIV).

Par rapport aux données nationales, il en ressort une très légère sur représentation des Poids Lourds et des Véhicules Utilitaires Légers, du fait des axes de transit à l'échelle de la Métropole. Toutefois, en termes de certificat de la qualité de l'air et en prenant en compte tous les véhicules, la composition du parc roulant issue de cette enquête est très proche de la composition nationale fournie par le CITEPA<sup>17</sup>.

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

Par ailleurs, seul le CITEPA fournit une projection estimée de la composition du parc roulant en fonction des certificats de qualité de l'air. Cette donnée a été indispensable pour réaliser des projections à l'horizon 2020 et au-delà en fonction des scénarii étudiés.

Tableau 11 : Composition 2017 du parc routier national roulant selon le CITEPA

	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5 Non classés-véhicules anciens
VUL	0,0%	7,8%	46,6%	26,8%	13,6%	5,1%
PL	0,0%	0,0%	39,5%	31,0%	15,2%	14,3%

source : CITEPA – Version du 03/01/2017

Tableau 12 : Composition du parc routier national roulant en 2020 selon le CITEPA

	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5 Non classés-véhicules anciens
VUL	0,0%	12,9%	58,6%	19,0%	7,9%	1,6%
PL	0,0%	0,0%	66,5%	19,3%	8,9%	5,3%

source : CITEPA – Version du 03/01/2017

### Les parcs de VUL et PL impactés par la ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie

Afin d'évaluer le nombre de véhicules concernés par les restrictions de circulation de la ZFE-m, il convient de distinguer le parc statique qui correspond au nombre de véhicules en service en faisant abstraction de l'usage qui en est fait, et le parc roulant qui tient compte de la circulation des véhicules routiers. Une estimation des véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) circulant dans le périmètre de la ZFE-m a été réalisée :

<sup>17</sup> Créé en 1961, le CITEPA – Centre technique de référence en matière de pollution atmosphérique et de changement climatique – quantifie, identifie, expertise et communique des données d'émissions dans l'atmosphère, des variables explicatives et des indicateurs d'efficacité, ainsi que des méthodes de suivi, de quantification, de projection et de modélisation des émissions et des politiques et mesures d'atténuation comme d'adaptation. Valeurs fournies valables au 3 janvier 2017.

- à l'aide du logiciel FRETURB® qui permet de simuler le transport de marchandises dans une agglomération. Cet outil informatique a été développé les services du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) de Lyon. À partir des répartitions des flux internes et en échanges avec le périmètre d'étude, la répartition du parc roulant a été appliquée au parc circulant dans la ZFE-m. Cette méthode a ainsi permis d'estimer le nombre de véhicules utilitaires légers et de poids lourds non conformes à la ZFE-m et circulant dans le périmètre de cette dernière ;  
Il est estimé qu'il est réalisé 6 000 mouvements quotidiennement au sein de la zone, opérés par 2 400 véhicules (74 % en VUL et 26 % en PL)
- à partir de comptage sur les quais rive droite, axe spécifique de transit à la zone. Les VUL ne peuvent pas être quantifiés par comptage car ils se confondent avec une voiture particulière. Toutefois, les VUL constituent environ 17 % du parc métropolitain <sup>18</sup> Un véhicule de plus de 6m de long est considéré comme un poids lourd par les systèmes de comptage. Ainsi, il est considéré :
  - Quais hauts : 24 000 à 25 000 TV dont 1 000 PL. Pour ces derniers, il est supposé que le transit en constitue 50 %. Pour les VUL, le nombre en transit est estimé à 2 000 VUL.
  - Quais bas : 20 000 TV donc 1 500 PL uniquement en transit. Pour les VUL, il est estimé à 3 000 dont la quasi-totalité en transit.

Tableau 13 : Nombre estimé de VUL et de PL impactés par la ZFE-m

		Nombre en circulation (parc roulant) dans la ZFE-m		Nombre selon le parc statique de la Métropole*	
		Part relative	Valeur absolue	Part relative	Valeur absolue
VUL	Total		6 700		59 425
	Conforme à la ZFE-m	90,5 %	6 060	92,3 %	54 875
	Non conforme à la ZFE-m	9,5 %	640	7,7 %	4 550
PL**	Total circulant dans la ZFE-m		2 100		5 310
	Conforme à la ZFE-m	85,8	1 800	81,5 %	4 330
	Non conforme à la ZFE-m	14,2 %	300	18,5 %	980

\* Selon la constitution du parc au 1<sup>er</sup> janvier 2019

\*\* Données comprenant également les cars et bus- Il est estimé environ à 500 bus et cars de Crit'Air 4, 5 et NC.

<sup>18</sup> Source : Service statistique du Ministère de la Transition écologique – Parc au 1<sup>er</sup> janvier 2000.



## Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE-m

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

- Il y a exactement le même nombre de véhicules de transports de marchandises circulant dans la ZFE-m, au nom du principe de pérennité du système économique.
- Il n'y aurait pas ou très peu de report de trafic sur les infrastructures de délimitation de la zone
- Les véhicules de transports de marchandises non autorisés respecteraient a minima les règles de la ZFE-m. Ainsi, les véhicules de Crit'Air 4, 5 et NC ont été transformés comme étant des véhicules de Crit'Air 3.

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

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

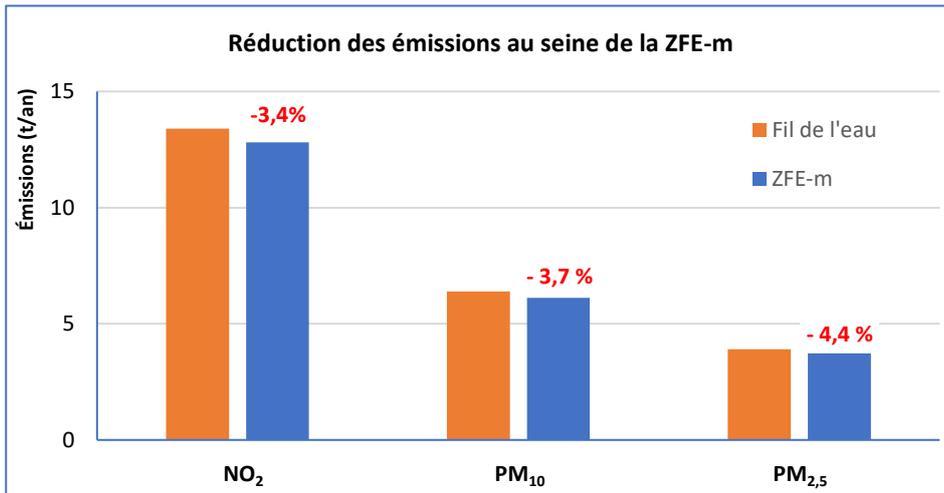
- Le modèle multimodal des déplacements du CEREMA adapté pour les besoins d'évaluation de la ZFE-m. Il s'agit d'un modèle macro-statique « voyageur » à 4 étapes intégrant les modes VP, TC Urbain, TC Interurbain et la Marche-à-Pied (sans affectation). Les PL ne sont pas pris en compte dans la modélisation. Seul un pré chargement des flux PL, obtenus par analyse des données de trafic, permet d'optimiser le choix d'itinéraires des VL.
- Le modèle des émissions d'ATMO Normandie. Les émissions de polluants (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) sont estimées avec l'outil de calcul CIRCUL'AIR 4.0 développé par l'ATMO GE (AASQA de la Région Grand Est). CIRCUL'AIR 4.0 se base sur la méthodologie européenne de calcul des émissions du transport routier COPERT V et sur les recommandations du PCIT routier. Ce modèle utilise les données fournies par le modèle multimodal des déplacements du CEREMA.

Ainsi, au regard des calculs effectués par ATMO Normandie, les diminutions des émissions se situent majoritairement au sein du périmètre de la ZFE-m ; là où se situent les règles de restrictions de circulation. Pour l'année 2020, les baisses des émissions sont estimées à :

- 450 kg de NO<sub>2</sub>, soit une réduction de 3,4 % ;
- 250 kg de PM<sub>10</sub>, soit une réduction de 3,7 % ;
- 170 kg de PM<sub>2.5</sub>, soit une réduction de 4,4 %.

Toutefois, à l'échelle métropolitaine, les outils de modélisation disponibles ne permettent pas d'estimer la réduction du nombre de personnes surexposées au NO<sub>2</sub> grâce à cette ZFE-m en raison de sa faible superficie.

Figure 11 : Évolution des émissions de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> au sein de la ZFE-m



Source : ATMO Normandie

Cette ZFE-m a un faible impact environnemental. Toutefois, les évolutions de la zone à faibles émissions mobilité avec un durcissement des règles ainsi que l'élargissement du périmètre intensifieront les incidences sur la qualité de l'air pour baisser la surexposition des habitants de la Métropole Rouen Normandie, notamment le dioxyde d'azote – NO<sub>2</sub>.

## Les évolutions de la ZFE-m

Au regard des impacts environnementaux de cette première ZFE-m, celle-ci devrait s'agrandir et les restrictions se forcer.

Il est envisagé une ZFE-m sur plusieurs communes et interdisant la circulation de tous les véhicules ne disposant pas au moins la vignette Crit'Air 2. Au 1<sup>er</sup> semestre 2021, seront évaluées de nouvelles possibilités :

- **Au 1<sup>er</sup> janvier 2022,**
  - Périmètre : agrandissement de la ZFE sur plusieurs communes de la Métropole (liste pouvant évoluer) : Amfreville-la-Mi-Voie / Bihorel / Bois-Guillaume / Bonsecours / Darnétal / Déville-lès-Rouen / Le Grand-Quevilly / Le Mesnil-Esnard / Mont-Saint-Aignan / Notre-Dame-de-Bondeville / Petit-Couronne / Petit-Quevilly / Rouen / Saint-Léger-du-Bourg-Denis / Saint-Étienne du Rouvray / Sotteville-lès-Rouen),
  - Période : 24h/24 et 7j/7,
  - Véhicules : uniquement les véhicules de transports de marchandises (Catégorie Camionnette et N) ayant au moins 4 roues
  - Certificat de Qualité de l'Air : interdit aux véhicules non classés, de Crit'Air 5 et Crit'Air 4.
- **Au 1<sup>er</sup> juillet 2022 :**
  - Périmètre : plusieurs communes de la Métropole,
  - Période : 24h/24 et 7j/7,
  - Véhicules : tous les véhicules,
  - Certificat de Qualité de l'Air : interdit aux véhicules non classés, de Crit'Air 5 et Crit'Air 4.
- 
- **2023 :**
  - Périmètre : plusieurs communes de la Métropole,
  - Période : 24h/24 et 7j/7,
  - Véhicules : tous les véhicules,
  - Certificat de Qualité de l'Air : interdit aux véhicules non classés, de Crit'Air 5, 4 et 3. (Seuls pourront circuler les véhicules disposant de la vignette Crit'Air 2.)

Toutefois, à ce stade des réflexions, aucune décision n'a été prise concernant le durcissement ultérieur des règles ainsi que l'agrandissement du périmètre de la ZFE-m. Les modifications de ZFE-m nécessiteront au préalable de nouvelles évaluations et une nouvelle participation et information du public. Néanmoins, par homogénéisation avec les règles de la première ZFE-m, les dérogations seront limitées au 30 juin 2024.

Par ailleurs, pour les territoires, tels que la Métropole Rouen Normandie, soumis à l'obligation de mettre en place une ZFE-m, dans et l'hypothèse où les normes de qualité de l'air de seraient toujours pas respectées en 2023, le Gouvernement envisage d'imposer un calendrier de restriction :

- 1<sup>er</sup> janvier 2023 : Interdiction de circulation de tous les véhicules de vignettes Crit'Air 5 ;
- 1<sup>er</sup> janvier 2024 : Interdiction de circulation de tous les véhicules de vignettes Crit'Air 4 ;
- 1<sup>er</sup> janvier 2025 : Interdiction de circulation de tous les véhicules de vignettes Crit'Air 3.

VUL / PL



Une proposition  
d'évolution de la ZFE-m

Tous les véhicules



Juillet  
**2021**

4 km<sup>2</sup>

**Intra boulevards rouennais**

**2023**

125 km<sup>2</sup>

**Plusieurs communes**

(Amfreville-la-Mi-voie / Bihorel / Bois-Guillaume / Bonsecours /  
Darnétal / Déville-lès-Rouen / Le Grand-Quevilly / Le Mesnil-Esnard /  
Mont-Saint-Aignan / Notre-Dame-de-Bondeville / Petit-Couronne /  
Petit-Quevilly / Rouen / Saint-Léger-du-Bourg-Denis / Saint-Etienne  
du Rouvray / Sotteville-lès-Rouen)

Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - EDuval - 2020.033.

# Participation du public et consultation des organismes publics

## Participation du public

Le projet d'arrêté de création de la ZFE-m est mis à la disposition du public par voie électronique sur le site <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr>. Le document est accompagné de l'étude justifiant la création de la ZFE-m. Cette étude doit comprendre un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

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

Au plus tard à la date de la mise à disposition prévue, le public est informé, par voie électronique sur la page Facebook ([www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro](http://www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro)), des modalités de consultation. La participation du public aura lieu du 7 janvier au 7 février 2021 inclus.

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

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

## Consultation des organismes publics

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

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

Ainsi, le projet d'arrêté de création de la ZFE-m est soumis pour avis, par le Maire de Rouen, détenteur du pouvoir de police de circulation et de stationnement, a minima :

- Aux communes voisines : Bihorel, Bonsecours, Bois-Guillaume, Bonsecours, Canteleu, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Mont-Saint-Aignan, Petit-Quevilly et Sotteville-lès-Rouen ;
- À la Métropole Rouen Normandie ;
- À la Direction Interdépartementale des Rouen du Nord-Ouest (DIR NO)
- À la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Maritime (CMA)
- À la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Rouen Métropole
- Aux fédérations des transporteurs routiers.

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



# Annexes

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

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

**Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Egalité - Fraternité

Direction des Espaces Publics et Naturels  
Rue de Chanzy  
76037 Rouen Cedex 1  
Tél. : 02.35.08.87.45

## INSTAURATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE

\*\*\*\*\*

### REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT

\*\*\*\*\*

DEP2021-A0X

Nos réf : PhL du 9 décembre 2020

Intervenant : PÔLE DE PROXIMITÉ DE ROUEN ET/OU ENTREPRISES SOUS-TRAITANTES

Secteurs Est, Centre-Ville, Ouest & Sud

#### LE MAIRE DE ROUEN

VU :

- La loi n°82-213 du 02 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- La loi n°83-8 du 07 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions de l'état,
- La loi 2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée relative à la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,
- L'arrêté de Monsieur le Président de la Communauté Rouen Elbeuf Austreberthe en date du 04 novembre 2014, portant renonciation au transfert automatique du pouvoir de police spéciale des maires en matière de circulation et stationnement,
- Le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2212-2, L.2213-1, L.2213-2, L.2213-4-1, L.2213-4-2, R.2213-1-0-1 et Art. D. 2213-1-0-2,
- Le code de la route, notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,
- L'article R.610-5 du code pénal, relatif aux sanctions encourues en cas de violation des interdictions ou de manquements aux obligations édictées.
- Le code de la voirie routière, notamment l'article R.116-2,
- L'arrêté interministériel en date du 24 novembre 1987 modifié relatif à la signalisation routière,
- L'arrêté du 06 novembre 1992 (la 8ème partie de l'instruction interministérielle), modifié le 31 juillet 2002 relatif à l'approbation de modification de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,
- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- Le Code de l'action sociale et des familles, et notamment son article L.241-3 et l'article L. 241-3-2 dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017,
- Le Code de l'environnement, et notamment son article L.123-19-1,
- Le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE,
- L'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- L'arrêté inter préfectoral du 30 janvier 2014 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute-Normandie,
- L'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,
- Vu l'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

- Les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du XXX au XXX conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales et organisée par la Métropole Rouen Normandie,
- Le Plan des Déplacements Urbains de la Métropole Rouen Normandie approuvé le 14 décembre 2014,
- Les rapports annuels d'ATMO Normandie relatif à la qualité de l'air en Normandie,
- La délibération de la Métropole Rouen Normandie en date du 16 décembre 2019 portant approbation du Plan climat énergie Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)
- La délibération de la Métropole Rouen Normandie en date du 14 décembre 2020 portant approbation du principe de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) et des procédures de participation du public
- L'avis de la CCI Rouen Métropole en date du,
- L'avis de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Maritime en date du
- L'avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime en date du,
- L'avis de la Direction Interdépartementale des Routes du Nord-Ouest en date du,
- L'avis de la Métropole Rouen Normandie en date du ...
- L'avis des communes de ...

#### CONSIDERANT :

- Le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport du 17 octobre 2013 ;
- Les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;
- La condamnation de la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air de 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe et notamment l'absence de mise en place de mesures appropriées et efficaces permettant que la période de dépassement des valeurs limites pour le dioxyde d'azote soit la plus courte possible dans douze agglomérations (CJCE, 24 octobre 2019, Commission européenne c/ République française, C-838/ 18) ;
- L'obligation de résultat pour l'Etat relatif au respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère (CJUE, 19 novembre 2014, n° / CE, 12 juillet 2017, n° 394254, Association Les Amis de la Terre France) ;
- L'astreinte de 10 M€ par semestre du Conseil d'Etat à l'encontre de l'Etat français tant que les mesures pour améliorer de fait la qualité de l'air dans 13 zones nationales ne sont pas prises (CE, 3 juillet 2017, n°428409) ;
- L'exposition des habitants de la Métropole Rouen Normandie à un dépassement du seuil préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé sachant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée dans l'agglomération rouennaise les seuils réglementaires annuels fixés par la directive 2008/50/CE même si les niveaux de particules PM10 ne dépassent pas les seuils réglementaires annuels ;
- La contribution significative du trafic routier évaluée par ATMO Normandie dans les émissions de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les particules fines ;
- La part significative du trafic routier de transport de marchandises (Véhicules Utilitaires Légers et Poids Lourds) dans les émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les émissions de dioxyde d'azote et les émissions de particules fines ;
- La directive 2008/50/CE susvisée indiquant que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute-Normandie citant des mesures d'encouragement au développement et à l'adoption accélérée de véhicules propres ;
- La nécessité de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants en tout temps sur une partie du territoire communal tant au regard du maillage des voies et de la densité de circulation existante dans le cœur de l'agglomération, qu'au regard de l'objectif poursuivi d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant ;
- La nécessité de mettre en place des restrictions de circulation afin de garantir l'efficacité du dispositif et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;
- Les investissements nécessaires à la transformation de certains véhicules aux fonctionnalités spécifiques, mais potentiellement excessifs par rapport aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air poursuivi ;

- La nécessité d'un délai pour la prise en compte des nouvelles mesures par les professionnels afin de leur permettre d'effectuer les investissements nécessaires pour la mise aux normes de certains types de véhicules ;
- La campagne d'information locale portant à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre ;
- La compatibilité de ce projet avec la destination du domaine public, l'intégrité des ouvrages et la sécurité des utilisateurs,
- La nécessité de restreindre momentanément la circulation et le stationnement dans un périmètre défini sur la commune de Rouen ;

## ARRETE

### ARTICLE 1<sup>er</sup> - REGLEMENTATION

Du 1<sup>er</sup> juillet 2021 au 30 juin 2026, une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée sur le territoire de la commune de Rouen, sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique situées à l'intérieur des boulevards tels que délimité sur la carte annexée au présent arrêté (Annexe 1), selon les conditions suivantes :

#### Article 1.1

L'accès, la circulation et le stationnement y sont interdits en permanence (7 jours sur 7, 24 h sur 24) pour les catégories de véhicules « non classés », de classe 5 et 4, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé pour les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la Route.

Au sens de l'article R. 311-1 du Code de la Route :

- La catégorie « Camionnette » correspond aux véhicules de catégorie N1 ne répondant pas à la définition du véhicule de catégorie L6e (véhicules à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 425 kilogrammes, la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et la cylindrée n'excède pas 50 cm<sup>3</sup> pour les moteurs à combustion interne à allumage commandé, 500 cm<sup>3</sup> pour les moteurs à combustion interne à allumage par compression et conçu pour transporter au plus deux personnes y compris le conducteur) ou L7e (véhicules à moteur à quatre roues n'appartenant pas à la catégorie L6e dont le poids à vide n'excède pas 600 kilogrammes pour les quadricycles affectés au transport de marchandises et 450 kilogrammes pour les quadricycles destinés au transport de personnes).
- La catégorie N1 correspond aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes.
- La catégorie N2 correspond aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes.
- La catégorie N3 correspond aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes.

## Article 1.2

La mesure de circulation instaurée à l'article 1.1 ne s'applique pas :

- Aux véhicules d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage tels que définis au 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R311-1 du Code de la Route susvisé, à savoir :
  - *Véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des services de déminage de l'Etat, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;*
  - *Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies (Ville de Rouen et Métropole Rouen Normandie) ;*
- Aux véhicules du ministère de la défense ;
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles (ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017) ;
- Aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- Aux véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route à l'exclusion des véhicules d'encadrement ;
- Aux véhicules automoteurs spécialisés de catégorie « Camionnette » « N1 », « N2 » et « N3 », tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la mention « VASP » sur le certificat d'immatriculation. L'abréviation VASP désigne les Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés pour le transport de personne. Cette catégorie regroupe ainsi les ambulances, les bennes à ordures, les dépanneuses, les remorques, les tracteurs et autres remorques agricoles entre autres. Les VASP doivent faire moins de 3,5 tonnes ;
- Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule munis de la convocation ;
- Aux véhicules de collection.

### Article 1.3

La mesure de circulation instaurée à l'article 1.1 ne s'applique pas, à titre dérogatoire pour une durée de trois (3) ans à compter du 1er juillet 2021 :

- Aux véhicules d'approvisionnement des marchés munis d'une autorisation délivrée par la commune de Rouen ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité, pour l'approvisionnement de ceux-ci ;
- Aux véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » frigorifiques dont le certificat d'immatriculation porte la mention Fourgon à Température Dirigée « FG TD » ;
- Aux véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « CIT » ou « CARB », à savoir :
  - Citerne à produits alimentaires,
  - Citerne à produit alimentaire à température dirigée,
  - Citerne pour aliments du bétail,
  - Citerne à produits chimiques,
  - Citerne à gaz liquéfiés,
  - Citerne à hydrocarbures légers,
  - Citerne à hydrocarbures lourds,
  - Citerne à eau,
  - Citerne à produits pulvérulents ou granulaires.
- Aux véhicules de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » ou « N3 » de type citerne dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BETON » correspondant aux bétonnières ;
- Aux véhicules porte-engins dont le certificat d'immatriculation porte la mention « PTE ENG » correspondant aux porte-engins ;
- Aux véhicules comprenant une benne amovible dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BEN AMO » correspondant aux bennes amovibles ;
- Aux véhicules bennes dont le certificat d'immatriculation porte la mention « BENNE » correspondant aux :
  - Bennes dont le déchargement est effectué mécaniquement par le fond à l'aide d'un convoyeur à raclettes, d'une vis sans fin, etc.
  - Bennes basculantes de chantier et de travaux publics.
- Aux véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestation se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'événement, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;
- Aux véhicules affectés au transport d'animaux vivants ;
- Aux véhicules affectés aux transports de bois en grume ;

### Article 1.4

Des dérogations individuelles à caractère temporaire étudiées individuellement peuvent être délivrées selon les modalités définies à l'article 1.5 du présent arrêté :

- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique,
- Aux véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation ;

- Aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- Aux véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L.631-1 du code de commerce ;
- Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- Aux véhicules utilisés par les entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 », « N2 » ou « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, de classe 0, 1 et 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé mais dont les délais de livraison sont supérieurs à 6 mois.
- Aux véhicules utilisés dans le cadre manifestation exceptionnelle.

#### **Article 1.5**

Toutes les dérogations doivent être affichées de façon visible derrière le pare-brise du véhicule et tenues à la disposition des agents chargés des contrôles.

Les demandes de dérogations individuelles doivent être motivées et être adressées :

- Par courrier à l'adresse suivante :  
[Adresse service Ville de Rouen]
- Par voie électronique :  
xxxxx@rouen.fr

Le document justificatif délivré conformément à l'article R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, valant dérogation au titre des articles 3 et 4 du présent arrêté, est constitué de l'attestation de dérogation individuelle temporaire établie et délivré.

La durée de validité des dérogations individuelles sera déterminée, pour chaque demande, lors de l'instruction de la demande par le service instructeur.

Les dérogations ne pourront pas être renouvelées à l'exception des véhicules mentionnés à l'article 4 et sur présentation de documents pouvant motiver la décision de prorogation de délais.

Les dossiers de demande de dérogations individuelles doivent obligatoirement comporter les pièces suivantes :

- Courrier de demande de dérogation individuelle motivée ;
- Attestation sur l'honneur présentant l'activité du véhicule et sa fonction (fréquence d'utilisation ..., parcours le cas échéant) ;
- Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ;
- Tout document indiquant l'activité économique :
  - *L'extrait K destiné aux entreprises individuelles, c'est-à-dire aux personnes physiques. Il concerne donc, entre autres, les micro-entrepreneurs.*
  - *L'extrait Kbis (ou K bis) est destiné aux personnes morales, c'est-à-dire à toutes les formes de sociétés commerciales.*
  - *Les artisans doivent fournir un extrait D1.*
  - *Les professions libérales fournissent leur numéro Siren obtenu auprès de l'Urssaf.*

- Pour les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestation se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants :
  - Copie de l'autorisation d'occupation ou d'utilisation temporaire du domaine public délivrée par l'autorité compétente ;
- Pour les véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation :
  - Copie de l'autorisation de tournage délivrée par l'autorité compétente ;
- Pour les véhicules utilisés par les entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 » et « Camionnette », « N2 » et « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, de classe 0, 1 et 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, mais dont les délais de livraison sont supérieurs à 12 mois :
  - Copie du bon de commande justifiant de l'achat de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 » et « Camionnette », « N2 » et « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, de classe 0, 1 et 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, mentionnant des délais de livraison supérieurs à 12 mois à compter de la date de la commande.
- Pour les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA) :
  - Démonstration de la carence du marché à proposer le type de matériel dont les caractéristiques sont indispensables à l'activité du demandeur ;
  - Explication de la nature expérimentale du véhicule en fonction des caractéristiques sont indispensables à l'activité du demandeur.
- Pour les véhicules de convois exceptionnels :
  - Courrier de demande de dérogation individuelle motivée ;
  - Copie de l'autorisation préalable ou du récépissé de déclaration préalable.
- Pour les véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles :
  - Copie de l'ordre de mission indiquant les dates d'intervention envisagées et l'immatriculation du véhicule.
- Pour les véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L.631-1 du code de commerce :
  - Copie du jugement de redressement judiciaire rendu par le tribunal de commerce compétent.
- Pour les véhicules d'approvisionnement des marchés munis d'une autorisation délivrée par la commune de Rouen ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité, pour l'approvisionnement de ceux-ci :
  - Copie de l'autorisation délivrée par la commune de Rouen ou de la carte de commerçant non sédentaire en cours de validité.

#### ARTICLE 2 - SIGNALISATION

La signalisation des mesures de l'article 1 est mise en place par le Pôle de Proximité de Rouen de la Métropole Rouen Normandie et/ou les entreprises travaillant pour son compte, conjointement responsables de la surveillance et l'entretien de celle-ci pendant toute la durée de validité du présent arrêté.

#### ARTICLE 3 - SANCTION

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

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

#### ARTICLE 4 - REGLEMENTATION ANNEXE

Le présent arrêté ne dispense les entreprises d'obtenir les autorisations réglementaires de l'administration gestionnaire du domaine public.

#### ARTICLE 5 - AMPLIATION

Ampliation du présent arrêté est adressée à :

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

#### ARTICLE 6 - DELAIS ET VOIES DE RECOURS

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

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant la Mairie de ROUEN, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir :

- o A compter de la notification de la réponse de l'autorité territoriale.
- o Deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de la Mairie de ROUEN pendant ce délai.

#### ARTICLE 7 - EXECUTION

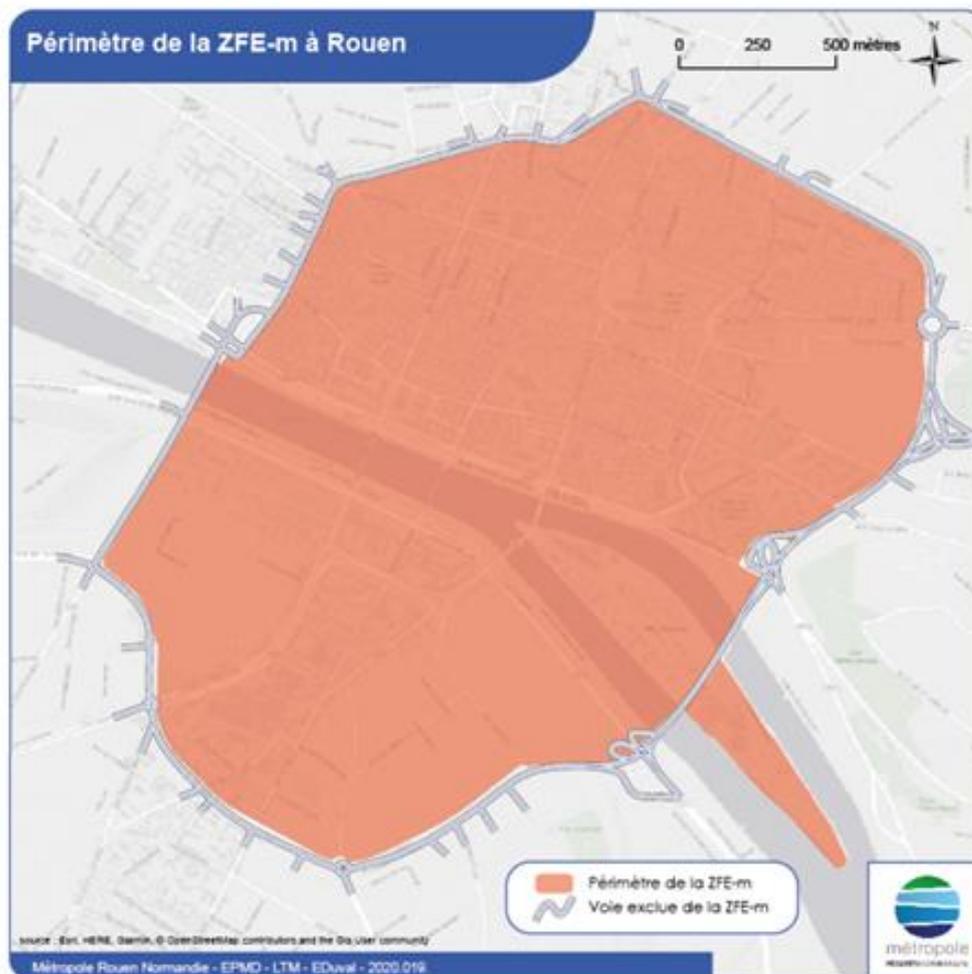
Monsieur le Maire, Monsieur le Directeur de la Police Municipale et Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Seine-Maritime et les agents placés sous leurs ordres sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

FAIT A ROUEN, en l'Hôtel de Ville, le

Nicolas MAYER ROSSIGNOL  
Le Maire de Rouen

## Annexe 1

Carte du périmètre de la ZFE Mobilité pour les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégorie « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 », au sens de l'article R.311-1 du Code de la route



Les voies de circulation délimitant le périmètre de la ZFE-m et exclues de celui-ci sont les suivantes :

- Boulevard Gambetta entre la sortie de la Rocade Nord-Est et le Giratoire de la Place Saint-Hilaire,
- Boulevard de Verdun,
- Boulevard de l'Yser,
- Boulevard de la Mame,
- Boulevard des Belges,
- Pont Guillaume Le Conquérant,
- Avenue Jean Rondeaux,
- Boulevard de l'Europe,
- Pont de l'Europe,
- Pont Mathilde,
- Rocade Nord-Est.

*Le classement pour les véhicules utilitaires légers*

## Classement Certificat qualité de l'air Véhicules utilitaires légers

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date de 1<sup>re</sup> immatriculation

 Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
 Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres 	Diesel 
 Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
 Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
 Euro 2 et 3 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
 Euro 1 et avant	
Jusqu'au 30 septembre 1997	

Pour obtenir son certificat qualité de l'air  
[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)

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



MINISTÈRE  
 DE LA TRANSITION  
 ÉCOLOGIQUE  
 ET SOLIDAIRE

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

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date de 1<sup>re</sup> immatriculation



Tous les véhicules  
100% électriques et hydrogènes



Tous les véhicules gaz  
et les véhicules hybrides rechargeables

Essence et autres



Diesel



**Euro 6**  
À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014



**Euro 5**  
Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2009  
et le 31 décembre 2013 inclus

**Euro 6**  
À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014



**Euro 3 et 4**  
Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001  
et le 30 septembre 2009 inclus

**Euro 5**  
Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2009  
et le 31 décembre 2013 inclus



**Euro 4**  
Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2006  
et le 30 septembre 2009 inclus



**Euro 3**  
Entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001  
et le 30 septembre 2006 inclus



**Euro 1, 2  
et avant**

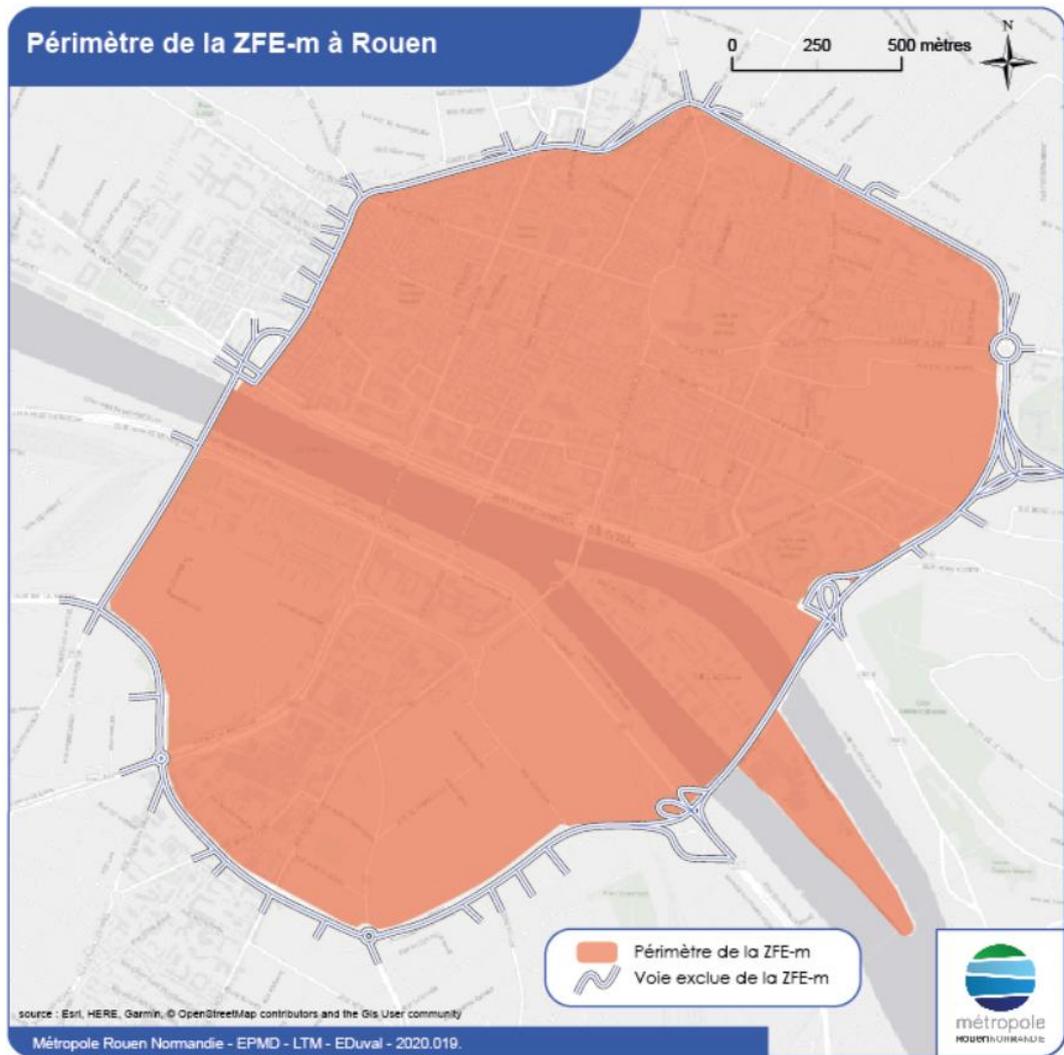
Jusqu'au 30 septembre 2001

Pour obtenir son certificat qualité de l'air  
[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)

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



### Annexe 3 : Périmètre de la Zone de Faibles Émissions mobilité



Les voies de circulation délimitant le périmètre de la ZFE-m et exclues de celui-ci sont les suivantes :

- Boulevard Gambetta entre la sortie de la Rocade Nord-Est (RN28) et le Giratoire de la Place Saint-Hilaire,
- Boulevard de Verdun,
- Boulevard de l'Yser,
- Boulevard de la Marne,
- Boulevard des Belges,
- Pont Guillaume Le Conquérant,
- Avenue Jean Rondeaux,
- Boulevard de l'Europe,
- Pont de l'Europe,
- Pont Mathilde,
- Rocade Nord-Est (RN28).





métropole  
RouenNORMANDIE

