



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Réforme des vignettes Crit'Air

Question écrite n° 7236

Texte de la question

M. Gérard Leseul interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la réforme des vignettes Crit'Air. Ces vignettes déterminent quels véhicules peuvent ou non circuler au sein d'une zone à faible émission mobilités. Or à l'article R. 318-2 du code de la route, ces vignettes sont supposées être adossées à deux paramètres : « Le certificat qualité de l'air atteste de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de leur sobriété énergétique ». Or, sur le site dédié aux vignettes Crit'air, le second critère - la sobriété énergétique - disparaît. Ne sont en effet retenus que la norme euro, d'une part, et le type de motorisation, d'autre part. La sobriété énergétique consiste pourtant à réduire sa consommation énergétique, donc à favoriser les véhicules les moins gourmands en énergie, quelle qu'en soit la source. À ce titre, le critère de la masse des véhicules est déterminant, alors qu'il n'est pas aujourd'hui pris en compte par le Crit'air. Une Peugeot 306 consommant 6 L au 100 est ainsi Crit'Air 5, alors qu'une Porsche Cayenne consommant le double est classée Crit'Air 1. Aussi lui demande-t-il d'appliquer l'article R. 318-2 du code de la route, en procédant à une révision du système des Crit'Air, et lui demande à quelle échéance et selon quelle modalité une telle refonte pourra être mise en œuvre.

Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. La mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. Elles ont pour vocation de préserver la santé des habitants en ciblant les polluants atmosphériques émis par les véhicules, tels que les oxydes d'azote et les particules. En effet, le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'un quart des émissions de particules PM10. D'après Santé Publique France, plus de 40 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique. Le coût annuel pour la société française de la pollution de l'air en France est estimé à 100 milliards d'euros (Sénat, 2015). Le dispositif de certificat qualité de l'air (CQA), aussi appelé « vignette Crit'Air », est un certificat attestant de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de leur sobriété énergétique. La classification n'a, à ce titre, pas de lien direct avec les émissions de CO2. Toutefois, l'électrification du parc permet également une réduction des polluants atmosphériques. Ce classement, selon l'article R. 318-2 du code de la route, tient compte notamment « de leur catégorie au sens de l'article R. 311-1, de leur motorisation, des normes techniques applicables à la date de réception des véhicules ou de leur date de première immatriculation ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules ». L'arrêté du 21 juin 2016 est ensuite venu préciser les critères de classement des véhicules et fixer les modalités d'application de cet article. Les véhicules routiers à moteur sont classés « en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques locaux », « de la catégorie du véhicule », et de la norme Euro ou défaut, en fonction de la date de première immatriculation. Les normes Euro des véhicules sont établies par l'Union européenne et définissent des valeurs limites d'émissions de polluants – entre autres les oxydes d'azote (NOx), les particules (PM10 et PM2,5) – d'un véhicule, exprimées en milligrammes par kilomètre (mg/km) ainsi que les

conditions de test associées. La norme Euro I, la plus ancienne, a été adoptée en 1992. Les valeurs limites d'émissions de polluants ont été abaissées progressivement jusqu'à l'adoption des normes Euro VI pour les poids lourds et Euro VI_d pour les véhicules légers, respectivement en 2012 et 2021, et de nouvelles conditions de tests (tests en conditions de conduite réelles) ont été introduits à la suite du scandale du « diesel gate ». Une prochaine norme Euro VI_e sera appliquée aux véhicules légers mis en circulation à partir de septembre 2023. La Commission européenne a annoncé à la fin de l'année 2022 sa volonté de définir une nouvelle norme Euro sur les émissions des véhicules routiers applicable en 2025. Les caractéristiques de la nouvelle norme sont encore en négociation, mais il est certain qu'elle sera davantage vertueuse en termes d'émissions que les précédentes. La classification des vignettes Crit'Air sera alors réexaminée pour prendre en compte cette norme. Toutefois, si les normes Euro définissent des valeurs limites théoriques d'émissions de polluants par les véhicules, en pratique les niveaux d'émissions réels des véhicules peuvent différer. En effet, les émissions sont plus importantes en cas de route en pente, de conduite saccadée, d'embouteillage... En complément de la politique relative à la norme Euro, et pour pallier cette problématique, plusieurs mesures ont été mises en place :

Formation à l'éco-conduite : la loi climat et résilience est venue introduire une formation obligatoire à l'éco-conduite pour les conducteurs routiers de véhicules lourds, les entreprises disposant d'un parc de plus de 100 véhicules légers, l'Etat et les collectivités locales qui gèrent un parc de plus de 20 véhicules légers. Réduction de la congestion : développement des transports en commun et du covoiturage, restriction de la circulation, création de voies de circulation dédiées au transport en commun ou covoiturage, etc. Limitation de la vitesse. De plus, le Gouvernement a pris plusieurs mesures afin d'inciter constructeurs et consommateurs à s'orienter vers des véhicules plus légers : Depuis le 1^{er} janvier 2022, les véhicules de tourisme immatriculés pour la première fois en France sont soumis à un malus portant sur leur masse en ordre de marche. Un véhicule est ainsi taxé à hauteur de 10 €/kg au-delà de 1 800 kg. Une exemption est toutefois prévue pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables d'une autonomie d'au moins 50 km, afin de tenir compte de l'accroissement de poids lié à leur batterie ; Afin de ne pas favoriser la production de véhicules peu polluants lourds, depuis le 1^{er} janvier 2023, le bonus et la prime à la conversion ont été supprimés pour les voitures particulières dont la masse en ordre de marche dépasse 2 400 kg. Par cette évolution, un critère d'éligibilité inédit est ainsi introduit pour l'attribution des aides nationales au verdissement des véhicules, dont la particularité est de couvrir la totalité des motorisations éligibles, électrique compris.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Leseul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (5^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7236

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transition écologique et cohésion des territoires

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 avril 2023](#), page 3531

Réponse publiée au JO le : [11 juillet 2023](#), page 6589