



## CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA VIGNETTE CRIT'AIR

# UNE MODIFICATION QUI COMPLEXIFIERAIT LE DISPOSITIF CRIT'AIR

La vignette Crit'Air a été créée afin d'améliorer la qualité de l'air en ville. Il s'agit d'un outil basé sur les normes qualité de l'air des automobiles. Il est utilisé depuis quelques années par les décideurs afin d'élaborer des Zones à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m), mais aussi lors des mesures d'urgence décidées par les Préfets en cas d'épisodes de pollution ou encore lors de plans de sortie des véhicules thermiques des centres-villes.

A l'issue de la Convention citoyenne pour le climat, il est proposé d'ajouter le niveau des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules sur la vignette Crit'Air. Atmo France estime que cette modification va renforcer la confusion du public et des décideurs entre les enjeux de pollution de l'air et de changement climatique, complexifier la prise d'action sur la qualité de l'air et fragiliser l'outil Crit'Air.

En effet, cette proposition illustre la confusion encore existante entre le climat et la qualité de l'air. Bien qu'il existe des synergies entre la réduction des polluants atmosphériques et les actions pour le climat, il existe aussi de réels antagonismes. Si les actions permettant de réduire la pollution sont toutes bénéfiques pour le climat, la réciproque n'est pas nécessairement vraie. Ainsi, si les motorisations proportionnellement moins émettrices de CO<sub>2</sub> sont les diesels, elles sont remises en cause en centre-ville du fait de leurs émissions de polluants atmosphériques et de leurs effets sur la santé.

Depuis 2008, plusieurs collectivités se sont engagées à mettre en place des ZFE-m, et certaines sont toujours en cours de mise en œuvre. La mise en place d'une ZFE-m est un exercice complexe du fait de nombreuses méconnaissances et contestations des classes Crit'Air selon les carburants, etc. Les ZFE-m sont toutefois un enjeu de santé publique et l'un des principaux outils pour répondre aux Conseil d'Etat et aux contentieux européens concernant le non-respect systématique des normes de pollution fixées par la directive européenne de 2008.

Des évaluations sur leurs impacts sur l'air ont été faites à partir des classifications Crit'Air et communiquées aux autorités et au public. La modification proposée induirait un changement d'évaluation et une remise en cause des études réalisées ou en cours. Elle entrainerait en outre une incompréhension supplémentaire concernant la transition vers une mobilité plus propre inscrite dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en 2019, et la retarderait d'autant alors que la prise d'action est urgente, aussi bien pour des raisons sanitaires que juridique et dans un contexte de renforcement des contentieux.

Atmo France attire également l'attention sur les mauvais souvenirs laissés par le « bonus-malus » qui ne s'appuyait que sur le CO<sub>2</sub> et qui en conséquence, favorisait le diesel ; ainsi

que sur la remise en cause du classement des nouveaux véhicules diesels qui ne serait pas compris au regard des enjeux de sortie des véhicules thermiques.

La proposition d'intégrer les émissions de CO<sub>2</sub> à la vignette Crit'Air avait pour objectif d'aborder la question de la circulation des SUV en centre-ville. Il s'agit d'une problématique importante tant d'un point de vue de la décarbonation des villes que par rapport à la pollution de l'air. Elle pourrait être intégrée non pas en modifiant les vignettes Crit'Air avec l'intégration du CO<sub>2</sub> mais en travaillant sur la classification des SUV au sein des vignettes Crit'Air. Ceci permettrait aux collectivités qui le souhaitent de pouvoir les gérer également via leurs ZFE-m.

### **Contact presse**

Delphine Guillaume, Responsable Communication et Événementiel

06 29 35 54 98 – [delphine.guillaume@atmo-france.org](mailto:delphine.guillaume@atmo-france.org)

### **A propos de la Fédération Atmo France**

Atmo France est la fédération du réseau national des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) réparties sur l'ensemble du territoire (une par région).

Elle anime le réseau des AASQA en assurant la coordination, la mutualisation et la valorisation de leurs travaux et le représente dans les instances nationales et européennes en participant aux débats pour l'amélioration de la qualité de l'air et de l'atmosphère.

À travers ses actions, Atmo France poursuit un objectif d'intérêt général, celui de contribuer, aux côtés des autres acteurs nationaux, à doter la France d'un dispositif efficace qui assure tant la surveillance de la qualité de l'air que l'accompagnement et le suivi des actions visant à l'améliorer. Le réseau met son expertise à disposition de tous les acteurs concernés.

## Les AASQA :

### *40 ans d'expertise en matière de surveillance de la qualité de l'air, d'information de la population et d'évaluation des actions menées pour sa reconquête*

Le Code de l'Environnement confie la mise en œuvre de la surveillance de la qualité de l'air aux AASQA (Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air) depuis la Loi sur l'Air, dite Loi LAURE, du 30 décembre 1996. Ces associations s'étaient fondées dans les années 1970 et sont donc désormais agréées par l'État. **Le réseau national se compose aujourd'hui de 19 AASQA** (une par région administrative de métropole et d'outre-mer). Elles emploient au total **plus de 550 salariés**.

Elles ont pour **principales missions**<sup>1</sup> de :

- **Surveiller et prévoir la qualité de l'air** par des **mesures**, des **modélisations (cartographies et scénarisations)** et des **inventaires** (cadastres d'émissions air et énergie). Leur **champ d'intervention** couvre un large panel de **polluants règlementés** (particules, oxydes d'azote et de soufre, ozone...) étendu aux **gaz à effet de serre**, à **l'air intérieur**, aux **pesticides** dans l'air, aux **pollens**, aux **odeurs**...
- **Informier pour sensibiliser** la population et les acteurs locaux au quotidien et en cas d'épisodes de pollution
- **Accompagner les décideurs** par **l'évaluation des actions** de lutte contre la pollution de l'air et de **réduction de l'exposition** de la population à la pollution de l'air mais aussi les dispositifs préfectoraux d'alerte.
- **Améliorer les connaissances** et **participer aux expérimentations innovantes** sur les territoires.

Fédérées par Atmo France, les AASQA travaillent en réseau pour **partager leur expertise et mettre leurs moyens en commun**.

Ces AASQA ont des **spécificités** qui sont aussi des **atouts** :

- Ce sont des organismes de **type associatif, agréées par l'État**
- Leur **gouvernance** est **quadripartite** (État, Collectivités, Entreprises, Associations et personnalités qualifiées santé/environnement)
- Leur **financement** est **diversifié** (État, Collectivités, Entreprises via des dons libérateurs de Taxes Générales sur les Activités Polluantes), ce qui garantit leur neutralité et leur indépendance.
- Leur **ancrage territorial** les place **au plus près des acteurs locaux**, dont les collectivités territoriales, et en font des lieux uniques pour des **diagnostics partagés et des actions concertées** sur la qualité de l'air à l'échelle d'une région
- Les **informations** qu'elles produisent sont des **données de référence, fiables et transparentes**, les indicateurs qu'elles établissent le sont **de façon homogène sur l'ensemble du territoire national**
- Leur approche est **transversale** sur les **enjeux croisés air/climat/énergie** et couvre la qualité de l'air **extérieur et intérieur**.

**Ces vingt dernières années**, les AASQA sont progressivement passées d'une **logique de surveillance stricte** à une **logique d'aide à la décision auprès des décideurs** en particulier les collectivités territoriales, à travers leur capacité à accompagner et évaluer les actions menées pour améliorer la qualité de l'air.

Fortes de l'équilibre des acteurs réunis dans leur gouvernance, les AASQA sont reconnues comme des **acteurs de la transition écologique** au plus près des citoyens et des décideurs, **présents durablement dans les territoires** et en mesure **d'évaluer et de suivre**, de **manière indépendante, l'efficacité des plans d'actions** sur la qualité de l'air : **Plan de Protection de l'Atmosphère**, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires devant inclure les anciens Schémas Régionaux Climat-Air-Énergie (SRCAE); Plan Climat Air Énergie Territorial ; Plan de Déplacement Urbain ; Plan Local d'Urbanisme intercommunal ; Plan Régional Santé-Environnement, etc.

---

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/4/19/DEVR1710772A/jo/texte> Arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant