

Contribution d'Atmo France sur 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

Le Ministère de la Transition écologique a effectué une [consultation sur le projet d'arrêté modifiant l'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.

Contexte

Le classement des certificats qualité de l'air est issu de l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Cet arrêté dresse la nomenclature Crit'Air en fonction des sources d'énergie des véhicules, de leur catégorie et de leur norme Euro.

Au sein de la nomenclature, les véhicules routiers à moteur sont donc classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, permettant ainsi la mise en oeuvre de deux dispositifs reposant sur ce classement :

- En cas de pic de pollution liée au transport routier, la mise en oeuvre de la circulation différenciée ;
- Dans les grandes agglomérations pour lesquelles une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) a été mise en place par la collectivité, la restriction de la circulation des véhicules les plus polluants, en fonction des modalités (nature des restrictions, calendrier de mise en oeuvre, dérogations, ...) définies au niveau local par la collectivité.

Le [projet d'arrêté](#) abroge l'arrêté du 4 octobre 2022 modifiant l'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, introduit dans la nomenclature les véhicules navettes urbaines en classe E, et reprend les dispositions de l'arrêté du 4 octobre précité concernant les véhicules deux roues, tricycles et quadricycles à moteurs de normes Euro 5 et les sources d'énergie FM, FR, FP, FQ, B1 et 1A.

Les navettes urbaines, définies au 6.13 de l'article R. 311-1 du code de la route, sont de petits véhicules de transport de passager, alimentés par l'énergie électrique, y compris à partir d'une pile à hydrogène, vouées à se développer.

Contribution d'Atmo France

Atmo France a déposé la contribution suivante :

S'agissant de la proposition de maintenir le classement en Crit'air 1 des Poids Lourds utilisateurs de B100, nous souhaiterions alerter votre attention sur plusieurs points.

Comme précisé en introduction de cette consultation, l'utilisation des Crit'air relève d'un enjeu d'amélioration de la qualité de l'air, tant pour les ZFE-m qu'en cas d'épisode de pollution, et un lien fort avec le changement climatique qui ne peut être appréhendé séparément.

Or l'état des connaissances et la recherche sur le sujet sont relativement sommaires et ne permettent pas de conclure de façon nette sur le fait que le B100 améliore sensiblement les émissions de polluants de l'air au point de justifier un surclassement de certains véhicules sur le système Crit'air :

- Emisia (concepteurs de la méthodologie européenne sur les facteurs d'émissions routiers) stipule des abattements pour ce type de carburant souvent faibles hormis pour les PM. Il est important de noter que cette méthodologie a été construite pour des véhicules de types Euro 3.
- Emisia émet des doutes importants sur le fait que les résultats soient aussi probants pour les véhicules plus récents « For more recent technologies, with ultra-high-pressure combustion and aftertreatment, the biodiesel effect is difficult to predict. » [EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019](#)(page 95)
- De fait, l'effet du biocarburant serait plus efficace sur les très vieux véhicules (avant Euro 3). Dans certains cas, ce carburant pourrait même détériorer les émissions de certains polluants comme pour les oxydes d'azote. Par ailleurs, ces éléments ne prennent pas en compte l'impact de la fabrication de ce biocarburant qui est également en discussion.

En outre, il est nécessaire d'intégrer dans le dispositif la prise en compte de l'ensemble des polluants émis dans l'air par les véhicules, incluant notamment les particules fines issus du freinage, de l'usure des pneus....

Ces éléments de vigilance sont d'autant plus importants à prendre en compte que l'évolution du parc automobile peut être un facteur conséquent d'amélioration de la qualité de l'air, où à l'inverse un paramètre pénalisant comme l'a démontré l'impact du renouvellement massif du parc français par du diesel d'abord sur les particules puis sur les niveaux de dioxyde d'azote avec la mise en place de filtre à particules catalysés. D'autant que la France est en contentieux pour non-respect de la réglementation à la fois avec le Conseil d'Etat et avec la Commission européenne, et que les nouvelles recommandations de l'OMS mettent en avant un impact de la pollution à des niveaux moindres compte tenu de l'évolution des connaissances scientifiques.