



15ème législature

Question N° : 17130	De Mme Agnès Thill (La République en Marche - Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > pollution	Tête d'analyse > Vignette Crit'Air et changement de véhicule	Analyse > Vignette Crit'Air et changement de véhicule.
Question publiée au JO le : 19/02/2019 Réponse publiée au JO le : 23/04/2019 page : 3952		

Texte de la question

Mme Agnès Thill attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'impossibilité pour certains foyers de procéder au changement de leur voiture et le questionne sur les solutions existantes dans le cadre de la mise en place du système Crit'Air. Le système Crit'Air, certificat qualité de l'air, mis en place dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est un moyen de lutter contre la pollution urbaine. Cependant, elle porte à sa connaissance les inquiétudes des foyers modestes qui n'auraient pas les moyens de changer de véhicules et seraient éventuellement touchés de ce fait par des interdictions de circuler en cas de pic de pollution. En effet, pour la majorité de ces foyers, il est impensable de contracter un crédit pour acheter un véhicule neuf ou récent. S'il est indéniable que la réduction de la pollution urbaine doit être une préoccupation de tous, les mesures visant à pénaliser les foyers les plus modestes sont à proscrire. En effet, la possibilité de se rendre jusqu'à son lieu de travail est un impératif. Pour les personnes ne disposant pas ou peu de transports collectifs, notamment en milieu rural, l'usage de leur véhicule personnel est souvent la seule solution. Elle souhaite, par conséquent, connaître les solutions existantes et à venir dans le cadre d'un changement de véhicule moins polluant. De plus, elle souhaite connaître la stratégie gouvernementale dans le cadre de la mise en place de la vignette Crit'Air.

Texte de la réponse

En France, la pollution de l'air est responsable à ce jour de près de 48 000 décès prématurés par an, causés en large partie par l'héritage d'un modèle de mobilité reposant majoritairement sur les énergies polluantes. La qualité de l'air est principalement un enjeu local, les problématiques pouvant être très différentes d'un endroit à un autre : les niveaux et les sources de pollutions peuvent varier fortement ainsi que leurs enjeux économiques et sociaux. Les transports sont une source importante de pollution, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) en ce qui concerne les transports routiers. Pour ce polluant, les transports routiers contribuent aux dépassements réguliers enregistrés dans plusieurs territoires français. La France est visée par des procédures précontentieuses et contentieuses européennes visant les dépassements de concentration de PM₁₀ (avis motivé) et de NO₂ (saisine de la Cour de justice de l'Union européenne). Les zones à faible émissions (ZFE), qui consistent à limiter certaines zones de circulation aux véhicules routiers les moins polluants, sont un outil efficace pour lutter contre cette pollution. Ce type de mesure est mis en œuvre dans plus de 230 villes européennes et a prouvé son efficacité. Les ZFE peuvent être mises en place par les maires ou présidents d'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) disposant du pouvoir de police de la circulation dans les territoires couverts par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) et dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Par cohérence et lisibilité pour les

usagers de la route, la classification des véhicules utilisée pour les ZFE est harmonisée au niveau national avec la classification Crit'Air (presque 13 millions de véhicules déjà équipés). En revanche, les règles de circulation (périmètre géographique, catégorie de véhicules, modalités horaires, progressivité des règles dans le temps, dérogations octroyées, etc.) sont définies par la collectivité territoriale. Afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et répondre aux besoins de mobilité, le Gouvernement a deux priorités : répondre aux enjeux des mobilités du quotidien dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités ; aider à l'achat de véhicules moins polluants en particulier pour les ménages les plus modestes. La prime à la conversion aide à l'achat d'un véhicule récent peu polluant en échange de la mise au rebut d'un véhicule ancien et polluant. Le montant de la prime dépend du véhicule acheté et de la situation fiscale du foyer. Depuis le 1er janvier 2019, la prime à la conversion est revalorisée pour faciliter la conversion vers un véhicule très peu polluant (véhicule électrique ou hybride rechargeable). Elle est également doublée pour les 20 % des ménages les plus modestes et pour les actifs non imposables sur le revenu et qui parcourent de nombreux kilomètres chaque jour pour se rendre à leur lieu de travail (60 km par jour) ou dans le cadre de leur activité professionnelle (12 000 km par an) avec leur véhicule personnel. La prime peut ainsi s'élever à 5 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique et à 4 000 € pour l'achat d'un véhicule thermique récent et peu émetteur de gaz à effet de serre. Après déduction des aides possibles, la prise en compte du reste à charge pour les plus défavorisés reste néanmoins un enjeu crucial pour leur permettre de remplacer un vieux véhicule polluant par un véhicule plus récent. À ce titre, le Gouvernement étudie la possibilité de mise en place par les banques de prêts à taux zéro permettant le financement de ce reste à charge. La mise en place de micro-crédits, qui pourraient constituer une alternative pour les ménages ne pouvant accéder à des prêts classiques, est également étudiée. Par ailleurs, les collectivités territoriales peuvent également proposer des aides au niveau local.