



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Crit'air - Conséquences sur les travailleurs

Question écrite n° 22789

Texte de la question

M. Fabien Di Filippo attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'impossibilité pour certaines personnes de se rendre sur leur lieu de travail, 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 grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants est un moyen injuste choisi par le Gouvernement pour lutter contre la pollution urbaine. Ainsi, conformément à la loi sur la transition énergétique, les villes peuvent interdire ou restreindre la circulation aux véhicules les plus polluants, c'est-à-dire ceux de classe 4 ou 5 selon les normes Crit'Air. En effet, nombreux sont les automobilistes inquiets, qui, n'ayant pas les moyens de changer de véhicule, s'exposent à une interdiction de circuler en cas de pic de pollution. En milieu rural, l'usage de la voiture personnelle est souvent la seule solution pour se rendre sur son lieu de travail, l'offre de transports étant très limitée. Ainsi, cette mesure impacte principalement les foyers modestes et ruraux travaillant dans les aires urbaines métropolitaines et n'ayant pas la capacité de contracter un crédit pour acquérir une voiture moins polluante, n'étant pas éligible à la prime à la conversion et n'ayant accès à aucun autre moyen de transport. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles sont les réponses que le Gouvernement entend introduire plus d'équité dans sa politique de taxes environnementales en donnant aux automobilistes n'ayant pas d'alternative au véhicule personnel pour aller travailler, afin qu'ils puissent plus facilement accéder à une vignette Crit'Air leur permettant de circuler quelles que soient les conditions, ou accéder à une offre abordable et complète de transports publics qui ne rallonge pas leur temps de transports dans des proportions inacceptables.

Texte de la réponse

Le classement des « certificats qualité de l'air » répartit les véhicules entre véhicules « non classés », pour les plus anciens et les plus polluants, et six classes de véhicules pour les autres véhicules. Le classement tient compte de la catégorie du véhicule, de son carburant, et de la norme « Euro » qu'il respecte. Le certificat qualité de l'air est obligatoire pour : les véhicules circulant et stationnant dans les zones à circulation restreinte mises en place par les collectivités locales, les véhicules circulant en cas de mise en œuvre de la circulation différenciée décidée par les préfets lors d'épisode de pollution. À ce jour, sur les quatre territoires français où des restrictions de circulation ont été mises en place, seule l'Île-de-France les a étendues aux véhicules légers. Par ailleurs, afin de prendre en compte les publics les plus fragiles, l'État participe au renouvellement du parc automobile via notamment le dispositif de la prime à la conversion (PAC) qui prévoit plusieurs avantages pour les ménages ayant un revenu fiscal de référence (RFR) par part inférieur ou égal à 13 489 euros : dans le cadre des critères relatifs à la mise au rebut, les vieux véhicules diesel doivent ainsi être immatriculés avant le 1er janvier 2006 pour les ménages avec RFR > 13 489 € (avant le 1er janvier 2001 pour les autres ménages). La prime à la conversion pour l'achat d'un véhicule peut être accordée pour : l'achat d'un véhicule présentant un taux d'émission de dioxyde de carbone compris entre 51 et 116 grammes par kilomètre, classé Crit'Air 1 ou Crit'Air 2 neuf immatriculé après le 1er septembre 2019 ; à hauteur de 3 000 € à 5 000 €, en fonction du prix et du taux d'émission de CO₂ du véhicule, pour les ménages français les plus modestes (RFR par part inférieur ou égal à 6 300 €) ; à hauteur de 3 000 € à 5 000 €, en fonction du prix et du taux d'émission de CO₂ du véhicule, si la

distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres (60 kilomètres aller-retour) ou s'ils effectuent plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel ; la prime à la conversion pour l'achat d'un deux-roues ou d'un trois-roues motorisés ou d'un quadricycle électriques neufs (véhicules de catégorie L) s'élève à 1 100 € au lieu de 100 €. La prime à la conversion bénéficiera à un million de véhicules sur l'ensemble du quinquennat. De plus, le site Internet <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/> a été créé pour faire le point sur l'usage de son véhicule et découvrir les aides auxquelles l'automobiliste peut prétendre. En outre, une mission a été confiée le 14 mai 2019 à l'inspection générale des finances sur la mise en place d'une offre de microcrédit personnel pour permettre aux ménages à faibles revenus d'accéder plus facilement à des véhicules moins polluants, en assumant le reste à charge de ces ménages après déduction des différentes aides. L'objectif est de pouvoir déployer d'ici la fin de l'année ou début 2020 un mécanisme permettant à des personnes aux revenus modestes d'accéder à la mobilité via des mécanismes spécifiques. Enfin, le Gouvernement travaille au développement de solutions de mobilité variées, avec par exemple une politique d'aide au covoiturage (soutien par les certificats d'économie d'énergie, intégration au futur forfait mobilité durable versée par les employeurs prévu dans la loi d'orientation des mobilités).

Données clés

Auteur : [M. Fabien Di Filippo](#)

Circonscription : Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22789

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 septembre 2019](#), page 8022

Réponse publiée au JO le : [7 janvier 2020](#), page 117