

**Vœu en faveur de la refonte des pastilles Crit'air pour
améliorer la cohérence entre incitations territoriales
adopté lors de la réunion du conseil municipal du 17 décembre 2020**

Nos territoires ont placé la mobilité durable, la transition écologique de nos transports, et la lutte contre le réchauffement climatique et pour la qualité de l'air au cœur de leurs priorités pour le mandat 2020–2026. Parmi les dossiers sur lesquels nous travaillons figure la mise en place ou le renforcement de Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFEm), actuellement en discussion avec les maires et les parties prenantes (acteurs économiques, concitoyens, ...) des collectivités concernées.

L'objectif partagé par tous est d'améliorer sensiblement la qualité de l'air de nos territoires, ainsi que l'acceptabilité par le plus grand nombre des mesures mises en place. En ce sens, des incitations sont proposées pour favoriser ces mutations. Après des années de bonus écologique lié aux émissions de CO₂ des véhicules, et les renouvellements des flottes publiques en véhicules faiblement ou très faiblement émetteurs imposés par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, la prime à la conversion oriente aujourd'hui le marché en fonction des pastilles Crit'air.

Or, si l'accès aux véhicules électriques, électriques rechargeables, même diesel, GPL et GNV est bien favorisé au travers du dispositif des vignettes Crit'air, les véhicules E85 ou hybrides électriques-essence disponibles sur le marché de l'occasion. A l'image de la Ville de Sceaux, qui a adopté dès 2015 le dispositif du disque vert qui offre 2 heures de stationnement à ces véhicules, et qui a reçu depuis le soutien de l'Agence pour la transition énergétique, ils sont pourtant encouragés par certains exécutifs locaux, et ils seraient refusés dans les ZFEm si l'actuelle définition des vignettes Crit'air est conservée. Rappelons également que ces véhicules étaient considérés par arrêté inter préfectoral francilien comme « peu polluants par construction », et autorisés à circuler en cas d'épisode de pollution quelle que soit leur immatriculation.

Nous connaissons le souhait du Gouvernement de mieux intégrer les territoires dans les décisions qu'il prend et c'est l'une des actions mises en avant, pour laquelle les élus locaux sont en attente de résultats tangibles.

A propos des pastilles Crit'air, fruits des travaux de plusieurs gouvernements successifs, qui ont malheureusement démontré par le passé de nombreuses incohérences, la ministre de la Transition écologique a même indiqué cet été à l'occasion d'une interview qu'elle ne savait pas si celles-ci étaient « adaptées à nos besoins ».

Nos voisins européens ont eux aussi leur propre définition des véhicules autorisés à entrer dans les Low Emission Zone (LEZ). Citons pour exemple l'Allemagne, l'Italie ou encore l'Espagne, qui favorisent l'accès des véhicules hybrides électriques essence au même titre que les véhicules au gaz/biogaz.

C'est pourquoi il nous semble opportun, dans le cadre d'une refonte réglementaire de ces pastilles Crit'air actuellement à l'étude, d'apporter une cohérence entre les mesures incitatives mises en place et envisagées à l'avenir et d'y intégrer également la dimension climatique. La réintégration, aux côtés des véhicules GPL/GNV, des véhicules E85 et hybrides électriques/essence, dans la catégorie « protégée » Crit'air 1 quelle que soit la date de mise en circulation, serait de nature à favoriser l'acceptabilité des ZFEm et leur cohérence avec les dispositifs d'incitation existants.

Grâce à ce mécanisme, pour un investissement d'environ 1 500 euros, un particulier pourra passer sa voiture au carburant bio-éthanol E85 et ainsi passer en vignette Crit'air 1, comme cela a déjà été reconnu pour le kit GPL.

Enfin, si l'Etat reconnaît le changement de vignette dans ce cadre, la Métropole du Grand Paris pourrait subventionner l'installation de ces deux kits (bio-éthanol et GPL) et ainsi compléter à moindre coût le dispositif « Métropole roule propre ! ».