

**Synthèse de la consultation ouverte sur le projet d'arrêté
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****I. Contexte**

La consultation sur le projet d'arrêté 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 a été ouverte sur le site du ministère chargé de l'écologie <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-arrete-etablissant-la-nomenclature-des-a1217.html> et référencée sur le site www.vie-publique.fr.

La consultation ouverte a eu lieu du 15 au 31 janvier 2016.

II. Projet d'arrêté

Le transport routier est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et d'un quart des émissions de particules fines (PM_{2,5}) et contribue fortement à la pollution atmosphérique à proximité des grands axes de circulation et dans les zones urbaines denses.

Depuis plus de deux décennies, le renforcement régulier des exigences européennes (normes Euro) s'est traduit par des progrès technologiques et des réductions d'émissions polluantes à l'échappement.

Le projet d'arrêté soumis à consultation vise à classer les véhicules les moins polluants en fonction de leur niveau d'émission, en utilisant des critères simples et objectifs. Les véhicules sont classés selon des critères simples en lien avec la source d'énergie utilisée et les normes Euro. Les véhicules les plus polluants ne sont pas classés.

La classe du véhicule est déterminée simplement à partir de trois informations figurant sur le certificat d'immatriculation (« carte grise ») :

1. la source d'énergie utilisée par le véhicule (par exemple : diesel, essence, hybride électrique-essence, GNV, etc.) ;
2. le type du véhicule (deux roues, trois roues ou quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds) ;
3. la norme Euro si disponible ou à défaut la date de première immatriculation du véhicule.

Ce classement est destiné à remplacer celui défini par l'arrêté du 3 mai 2012, et à être utilisé pour la mise en œuvre des certificats qualité de l'air qui permettront aux collectivités qui le souhaitent d'encourager l'usage des véhicules les plus propres, en leur réservant des avantages au stationnement ou à la circulation.

III. Résultats de la consultation ouverte sur internet

Statistiques

La consultation ouverte a fait l'objet de 31 contributions sur internet, dont une dizaine renvoie à des considérations connexes (fraude aux normes Euro, politique générale en matière de qualité de l'air, etc.) ou portent sur la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

14 contributions proviennent de particuliers ;

10 contributions proviennent d'entreprises ou de fédérations professionnelles ;

4 contributions proviennent de collectivités territoriales ou leurs groupements ;

1 contribution vient d'un parlementaire ;

1 contribution vient d'une ONG ;

1 contribution vient d'un établissement public.

Avis exprimés

La principale observation, formulée à plusieurs reprises, concerne un nombre de classes jugé trop faible, et une proportion de véhicules non classés jugée trop forte, au détriment de la progressivité des mesures envisagées pour l'utilisation de la classification des véhicules.

Cette observation a été prise en compte dans le texte adopté, avec d'une part un nombre de classes de véhicules plus important et une plus faible proportion de véhicules non classés.

Les autres observations principales sont les suivantes :

Observation	Éléments de réponse
Indiquer les normes Euro des poids lourds en chiffres romains	Observation de forme prise en compte
Classer les véhicules gaz comme les véhicules essence	Les performances des véhicules gaz justifient leur classement dans la classe « 1 ». Plusieurs contributions ont exprimé leur soutien à cette classification.
Classer les véhicules diesel comme les véhicules essence	Les performances comparées des motorisations essence et diesel justifient le classement différencié.
Ne pas surclasser en cas de rétrofit	L'installation d'un système de rétrofit permet de réduire notablement les émissions de polluants atmosphériques, ce qui justifie le surclassement prévu.
Mieux classer les poids lourds	Les poids lourds ont été classés en fonction de leur contribution à la pollution atmosphérique.
Tenir compte des particularités des deux roues motorisés dans leur classement	Cette observation a été prise en compte dans le classement adopté.

Observation	Éléments de réponse
Mieux classer les véhicules faisant l'objet d'un diagnostic « d'écoperformance »	<p>La notion de diagnostic d'« écoperformance » n'est pas définie de manière précise sur les plans technique et juridique.</p> <p>Par ailleurs, même si le diagnostic est suivi d'un entretien du véhicule lorsqu'il est réalisé, cela ne peut pas permettre de réduire les émissions d'un véhicule au-delà de ses caractéristiques intrinsèques, et ne peut pallier, par exemple, l'absence d'un filtre à particules ou de système de traitement des oxydes d'azote. En outre, il s'agirait d'une mesure temporaire, alors que le certificat qualité de l'air est délivré pour toute la vie du véhicule.</p> <p>En revanche, il convient de rappeler que le contrôle technique des véhicules sera renforcé en application de l'article 65 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ce qui permettra de veiller au maintien des performances des véhicules au cours de leur vie.</p>
Classer les véhicules roulant au carburant ED95 en classe 1	<p>Les véhicules disposant d'une motorisation classée « ET » (= éthanol) dans le système d'immatriculation des véhicules sont classés comme des véhicules essence, et bénéficient donc d'un classement favorable.</p> <p>En particulier, les poids lourds Euro VI ayant ce type de motorisation seront classés en classe 1.</p>
Mieux classer les véhicules utilisant du superéthanol	<p>Le classement s'appuie sur des caractéristiques intrinsèques au véhicule et ne peut prendre en compte le comportement quotidien de l'utilisateur du véhicule.</p>
Prendre en compte le covoiturage	<p>Le classement s'appuie sur des caractéristiques intrinsèques au véhicule et ne peut prendre en compte le comportement quotidien de l'utilisateur du véhicule.</p> <p>La prise en compte du covoiturage est en revanche possible dans les règles de circulation édictées par les communes ou leurs groupements.</p>
Prévoir une dérogation pour les véhicules de collection	<p>Au regard du principe d'égalité, le statut de véhicule de collection ne permet pas un classement plus favorable, puisqu'il ne modifie pas les émissions de polluants atmosphériques.</p>
Prendre en compte les émissions des groupes frigorifiques des poids lourds	<p>Les données d'immatriculation ne permettent pas de connaître les performances des équipements annexes installés sur les véhicules.</p>
Prendre en compte d'autres critères comme l'encombrement des véhicules, le niveau de bruit, ou les émissions de CO ₂	<p>Ces critères n'ont pas de lien direct avec le niveau d'émission de polluants atmosphériques locaux (oxydes d'azote, particules fines, etc.) et ne peuvent être pris en compte dans le classement compte tenu du cadre juridique applicable.</p>

Observation	Éléments de réponse
Inquiétudes relatives à la justification du classement en fonction des normes Euro	<p>Les données disponibles sur les émissions en conditions réelles de conduite ont été prises en compte pour établir le classement.</p> <p>En particulier, cela justifie le classement différencié entre les motorisations électrique, gaz, essence et diesel.</p>
Inquiétudes sur les émissions de particules fines par les véhicules essence à injection directe	<p>Dans le cadre des normes Euro, les véhicules essence à injection directe bénéficient temporairement d'une valeur limite plus élevée pour les émissions de particules comptées en nombre de particules, mais n'ont pas de dérogation pour les émissions comptées en masse. Le fait d'avoir introduit une nouvelle limite exprimée en nombre de particules permet de réglementer ce paramètre, qui ne l'était pas auparavant, afin de mieux encadrer le progrès technique.</p> <p>Ce critère ne peut pas être pris en compte dans la classification car les données d'immatriculation des véhicules ne permettent pas de savoir si le véhicule essence est équipé d'une injection directe ou non.</p> <p>Le Gouvernement restera vigilant à l'évolution des connaissances scientifiques sur les émissions comptées en nombre de particules et à la convergence des règles d'homologation dans le cadre des normes Euro.</p>
Inquiétudes sur la difficulté à prendre en compte le progrès technique compte tenu du classement en « 1 » des véhicules thermiques les moins polluants	<p>Dans l'immédiat, l'enjeu prioritaire est d'inciter au remplacement des véhicules les plus polluants.</p> <p>Le Gouvernement restera vigilant sur l'évolution du parc et l'amélioration des technologies. À terme la création d'une classe supplémentaire reste envisageable.</p>