

## Synthèse de la consultation publique relative au 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

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 a fait l'objet d'une consultation publique sur la base de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Elle s'est tenue en ligne du 22 mars 2023 au 13 avril 2023 inclus. Elle est référencée sur le site vie-publique : <https://www.vie-publique.fr/consultations/288720-projet-darrete-modifiant-la-classification-critair>

Ce projet a fait l'objet de 216 contributions par Internet dont 186 effectuées par des professionnels et 30 par des particuliers ou des associations.

7 contributions ne concernent pas le fond du projet d'arrêté présenté, c'est-à-dire la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Parmi les 209 commentaires sur le fond du projet d'arrêté relatif la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques :

- Un commentaire exprime clairement son approbation avec l'introduction des navettes urbaines dans la classification. Aucun autre commentaire ne fait part d'opposition quant à l'ajout des navettes urbaines, qui constitue la seule modification apportée à la classification existante.
- 186 commentaires indiquent être favorables au maintien de la classification des poids lourds alimentés exclusivement en carburant B100 en Crit'air 1. Selon ces commentaires, les avantages de ce carburant sont les suivants : chaîne d'approvisionnement décarbonée et française, prix abordable comparé à l'électrique, production à partir de source renouvelable, réduction des émissions de particules. 23 commentaires sont défavorables au projet d'arrêté, à chaque fois au motif qu'il maintient la classification des poids lourds alimentés exclusivement en carburant B100 en Crit'Air 1. Certains commentaires portent sur le fait que le B100 devrait faire partie des véhicules diesel (et non biodiesel). D'autres affirment qu'à l'exception du CO<sub>2</sub>, les véhicules fonctionnant au B100 sont en moyenne plus polluants que les véhicules fonctionnant au diesel B7. Enfin, certains affirment que les poids lourds alimentés exclusivement en carburant B100 ne sont pas plus performants que les poids lourds diesel comparables, et que leur performance se dégrade même sur des régimes urbains.

Ces dispositions de l'arrêté sont maintenues.

Parmi les contributions en faveur du projet d'arrêté, 15 contributions expriment des suggestions qui portent notamment sur :

- Étendre le Crit'Air 1 aux véhicules carburants renouvelables, liquides, bas carbone et basses émissions EN15940 (XTL-HVO 100), y compris pour des véhicules non alimentés exclusivement par ces carburants ;

- Se référer à la conformité d'un moteur à une norme (Euro par exemple) qui restreint les émissions de polluants, pour attribuer un même niveau de vignette Crit'Air quel que soit le carburant utilisé ;
- Prévoir l'adaptation du référentiel en fonction de la mise en application des nouvelles normes Euro (Euro 7 par exemple) ;
- Intégrer les véhicules équipés de boîtiers super éthanol homologués en Crit'Air 1 aux côtés des véhicules gaz et hybrides rechargeables ;
- Etendre le Crit'Air 1 aux véhicules utilitaires légers Euro 6 roulant au B100 plutôt que de limiter son utilisation aux poids lourds Euro VI roulant au B100. Sur ce dernier point, le Crit'Air 1 est effectivement au seul bénéfice des poids-lourds Euro VI roulant exclusivement au B100, car il n'existe pas encore de VUL compatibles avec ce carburant.

Les autres propositions alimenteront les réflexions pour les prochaines évolutions de la vignette Crit'air. La classification Crit'Air se base sur les normes Euro (et donc la date de mise en circulation) des véhicules établis par l'Union européenne, qui définissent notamment des valeurs limites d'émissions de particules et d'oxydes d'azote d'un véhicule. La mise en œuvre de la norme Euro 7 actuellement en discussion au niveau européen constituera probablement la prochaine grande étape de modification de cette classification. D'ici là, de nouvelles motorisations peuvent être introduites dans la classification, en continuant de prendre en compte leurs émissions démontrées en matière de polluants atmosphériques.