

## Crit'air : arène scientifique et technique

« Les critères de Crit'air » est un sujet controversé pour plusieurs raisons. Il est d'emblée nécessaire d'en rappeler le contexte. La capitale est régulièrement touchée par des épisodes de pollution dépassant les seuils journaliers recommandés par l'OMS. Par conséquent, la Mairie de Paris a mis en place une classification des véhicules en fonction de leur ancienneté et de leur type de carburant. De plus, une zone de circulation restreinte a été mise en place par décret et a pour but de restreindre la circulation dans Paris lors de ces épisodes et de l'autoriser aux seuls véhicules des catégories les moins polluantes.

Voici donc le cœur du problème : beaucoup de conducteurs ne pourront plus se rendre dans Paris alors qu'ils n'auront peut-être pas d'autres alternatives que d'utiliser leur véhicule.

Cela paraît inégal pour certaines personnes : si celles-ci n'ont pas les moyens d'échanger leur vieux véhicule pour un autre plus récent et moins polluant. Ou encore si un conducteur roulant dans une vieille citadine se voit interdire de circuler dans la capitale alors que des gros 4x4 plus récents ne subiront peut-être pas d'interdiction.

## Problématisation

Le cadrage posé par certaines associations de conducteurs opposées à Crit'air comme 40 millions d'automobilistes est le suivant : ce décret est-il légitime ? En effet, le trafic automobile ne représente qu'au maximum un quart des émissions de CO<sub>2</sub>. Cela est peu en comparaison d'autres secteurs comme celui de l'industrie. Les contestataires du décret porté par Ségolène Royal (alors ministre de l'Environnement sous Hollande) et Anne Hidalgo (maire socialiste de Paris) estiment alors que l'effet apporté par une circulation réduite sera quasi nul en comparaison des efforts consentis par les conducteurs.

En plus de cette légitimité remise en question, le problème rencontre aussi des questions sociales : s'il est cohérent de vouloir réduire la pollution pour le bien de la santé publique, il peut paraître inégal d'empêcher certains conducteurs de se rendre sur leur lieu de travail en véhicule. Les plus modestes ne pouvant faire autrement. Ainsi, la problématique de Crit'air s'articule en plusieurs sous-questions : Le décret peut-il lutter efficacement contre la pollution ? Les critères sont-ils cohérents vis-à-vis des émissions de polluants et socialement justes ?

## Fonctionnement

Pourtant sur le fond, l'idée de Crit'air peut sembler louable et en adéquation avec la volonté de l'Etat de réduire la pollution dans les grandes agglomérations. Le principe, lui aussi, paraissait logique. En effet, la Mairie de Paris désire simplement interdire la circulation dans Paris aux véhicules les plus polluants lors des pics de pollutions. Les teneurs en polluants qui caractérisent un pic de pollution sont fixés par l'OMS qui publie régulièrement des directives à suivre en matière de pollution de l'air. Les principales sources de pollution de l'air sont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM). Ainsi, la teneur en particules fines à ne pas dépasser par jour est de 50 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et de 40 µg/m<sup>3</sup> par an pour le NO<sub>2</sub>.

La Mairie de Paris ne cherche donc qu'à réduire ces teneurs en polluants lors des pics de pollution en réduisant la circulation en agglomération. Mais la réduction du trafic peut-elle réellement servir de levier pour lutter contre la pollution ? Selon le ministère de l'Ecologie, du

Développement durable et de l'Energie, le transport est responsable de 60% des émissions d'oxydes d'azote et de 60% de celles en PM 10 à Paris (30% en Ile-de- France).

## Influence de l'ancienneté du véhicule

Par ailleurs, comment expliquer à un français, à qui l'on a vanté les mérites du diesel, qu'il doit désormais se débarrasser de son véhicule ou bien renoncer à conduire en ville les jours de pollution intense ? Bien que cela soit socialement et économiquement discutable, les raisons scientifiques sont claires : un véhicule diesel produit effectivement moins de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule à essence (123g/km contre 127g/km pour l'essence) mais relâchent des particules fines, ainsi que des dioxydes d'azote, particulièrement toxiques pour la santé car pouvant pénétrer dans les poumons.

Toutefois, les normes Euro, qui sont promulguées par l'Union Européenne, fixent des seuils d'émission de polluants que les constructeurs automobiles doivent respecter. Ainsi, ces derniers doivent s'efforcer d'innover pour respecter les normes en vigueur, en mettant par exemple en place des pots catalytiques ou des filtres antiparticules censés limiter l'émission de particules fines. Entre la norme Euro 1 (avant 1993) et la norme euro 6 (septembre 2014), les limites fixées pour le monoxyde de carbone ont été diminuées de 82 %, et celles fixées pour les particules fines (PM) de 96 % Par conséquent les normes européennes en matière d'émission de polluants limitent l'impact des véhicules dans la pollution de l'air. C'est pour cela que les véhicules récents, respectant les dernières normes en vigueur, sont moins polluants. Cela explique qu'un 4x4 récent polluera nécessairement moins qu'une petite voiture de ville datant du dernier millénaire. Mais cela ne résout effectivement pas le problème économique et social posé par la nécessité de changer de véhicule.

## Impact sur la santé

Pour revenir à la question de la part du trafic automobile dans la pollution de l'air, une étude canadienne a clairement établi le lien entre la proximité d'une grande route et la mortalité. En effet, des chercheurs de la clinique d'Hamilton au Canada ont procédé à des tests des fonctions pulmonaires sur des sujets entre 1985 et 1999. L'avancée de la mortalité dans le cas d'un individu vivant à moins de 100m d'une grande route est de 2.5 ans, avec un intervalle de confiance au seuil de 95% de [0.2;4.8]. Elle est de 3.4 ans dans le cas d'une maladie pulmonaire chronique.

Certaines associations défavorables à la mise en place de Crit'air se questionnent sur la pertinence des données avancées par les scientifiques ou par l'OMS. On retrouve par exemple sur le site « Agora Vox », un site web qui permet à n'importe quelle personne de publier un article, une donnée qui pointe l'incohérence de Crit'air. Effectivement, Anne Hidalgo propose aux citoyens de prendre les transports en commun plutôt que leur véhicule polluant alors que les taux de pollution mesurés dans le métro sont de 200µg/m<sup>3</sup> pour les particules fines, bien en deçà des 50 µg/m<sup>3</sup> préconisés par l'OMS.

A titre d'information, voici également l'évolution de l'intérêt porté pour Crit'air, à travers le nombre de requêtes Google.

Évolution de l'intérêt pour cette recherche ?



On s'aperçoit que l'intérêt est maximal autour du 16 Janvier 2017, date à partir de laquelle les vignettes sont obligatoires en France. Cela s'explique peut-être par le fait que la majorité des Français se sont sentis concernés par Crit'air dès lors qu'ils étaient contraints par le décret.

## Conclusion

En somme, malgré l'innovation technologique des constructeurs automobile rendant leurs véhicules toujours moins polluants. Il semble évident que le trafic automobile va rester une source majeure de pollution dans les grandes agglomérations. Toutefois, en dépit des expertises scientifiques et des conclusions prouvant l'impact des véhicules diesel et des voitures anciennes dans l'émission de particules fines et de CO<sub>2</sub>, de nombreux groupes continueront d'alimenter la controverse Crit'air en ciblant la légitimité.