

# **Les critères de Crit'air**

## **Politique et Droit**

### **Introduction**

Depuis maintenant plusieurs années, la pollution a un impact considérable sur notre planète mais aussi la santé des citoyens. La qualité de l'air des grandes villes du monde décroît de plus en plus et les maladies dû à cette mauvaise qualité augmentent. Les gouvernement mettent en place des moyens afin de réduire la pollution de l'air, par exemple, en France par le biais du certificat de qualité de l'air Crit'air.

Ce certificat a pour but de classer les véhicules, en différentes classes environnementales, en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques. Chaque véhicule devrait coller une vignette correspondant à sa classe environnementale.

Le gouvernement a mis en place un certain nombre de ZCR (zones à circulation restreinte), dans lesquelles, seuls les véhicules avec une vignette, qui approuve leur faible pollution, pourront y circuler.

Cette certification deviendra obligatoire le 1<sup>er</sup> juillet 2017 dans certaines grandes villes en France comme Paris, Grenoble ou Lille... Un véhicule circulant dans une ZCR durant un pic de pollution sans sa vignette, se verra attribuer une contravention à hauteur de 68€. Cette procédure a été signée par décret le 7 mai 2017 et publiée dans le journal officiel n°0108.

**Décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique**

Publics concernés : tous publics.

Objet : modification et création de contraventions pour l'absence de présentation de certificat qualité de l'air et violation des mesures d'urgence arrêtées en cas de pic de pollution atmosphérique.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le 1er juillet 2017.

Notice : le décret crée une contravention en cas d'absence de présentation de certificat qualité de l'air pour un véhicule circulant dans une zone à circulation restreinte, en cas de violation des mesures d'urgence arrêtées en cas de pic de pollution atmosphérique, et harmonise le régime de sanctions de l'article R. 411-19 du code de la route avec celui prévu à l'article R. 411-19-1.

### **I - Les normes.**

De nombreux acteurs ont écrit des directives, par rapport à la qualité de l'air, que ce soit au niveau mondial, continental ou national.

Tout d'abord l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), a mis un place un document qui s'intitule : « Les lignes directive de l'OMS, relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre. ». Dans ce document, cet organisme met en place des lignes directives relatives à la qualité de l'air. Le but de ces lignes directives est d'atteindre un niveau de qualité de l'air suffisant propre afin de protéger la santé de la population mais aussi de gérer la pollution environnementale. Bien entendu, chaque état applique ces propres normes en fonction de plusieurs facteurs comme les risques sanitaires, la faisabilité technologiques, les considérations économiques mais aussi certains facteurs politiques et sociaux.

Pour consulter le document complet :  
[http://www.oramip.org/pdf/OMS\\_guidelines2005VF.pdf](http://www.oramip.org/pdf/OMS_guidelines2005VF.pdf)

Ci-dessous les rôles principaux des lignes directives :

- Tout d'abord, les données concernant l'ozone et les particules indiquent qu'aux concentrations actuellement rencontrées dans de nombreuses villes des pays développés, elles représentent des risques pour la santé.
- Deuxièmement, une série toujours plus grande d'effets indésirables pour la santé a été liée à la pollution de l'air, et ce à des concentrations toujours plus basses.
- Troisièmement, notre compréhension de la complexité des éléments entrant en ligne de compte dans la pollution de l'air s'étant améliorée, les inconvénients qu'il y a à lutter contre la pollution de l'air au moyen de directives concernant des polluants pris isolément sont devenus de plus en plus visibles.
- Les concentrations de polluants de l'air devraient être mesurées dans des sites de surveillance représentatifs de l'exposition à laquelle est soumise la population.

Au niveau continental, le parlement européen a mis en place une directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. La consultation de ce document peut se faire sur : [http://www.ineris.fr/aida/consultation\\_document/863](http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/863). Dans cette directive, les points sont nombreux en ceux qui concerne la qualité de l'air mais l'objectif principal est :

Afin de protéger la santé humaine et l'environnement dans son ensemble, il est particulièrement important de lutter contre les émissions de polluants à la source, ainsi que de définir et de mettre en œuvre les mesures de réduction les plus efficaces aux niveaux local, national et communautaire.

Il convient dès lors d'éviter, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques nocifs, et de définir des objectifs appropriés en matière de qualité de l'air ambiant en tenant compte des normes, des orientations et des programmes de l'Organisation mondiale de la santé.

En ce qui concerne la France, un décret (n°2010-1250) a été signé le 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air. Ce décret permet de mettre en place des normes au niveau national.

#### **Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air**

Publics concernés : le ministère chargé de l'environnement, les organismes qu'il désigne pour les aspects techniques, les préfets, les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air.

Entrée en vigueur : immédiate.

Objet : réduction des émissions de polluants dans l'objectif d'améliorer la qualité de l'air et de protéger la santé humaine.

Notice : le décret transpose la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Il précise notamment les normes à appliquer pour les particules « PM<sub>2,5</sub> », jugées plus préoccupantes pour la santé que les particules « PM<sub>10</sub> », parce qu'elles pénètrent plus profondément dans les poumons en raison de leur petite taille et qu'elles s'accumulent dans l'organisme.

Les seuils d'information et d'alerte aux particules « PM<sub>10</sub> », auparavant préconisés par voie de circulaire, sont introduits au niveau réglementaire, l'objectif étant de prévoir et de gérer les pics de pollution plus en amont qu'actuellement.

Le décret actualise certaines dispositions relatives aux plans de protection de l'atmosphère (PPA) que les préfets doivent mettre en place dans les zones qui présentent ou risquent de présenter des niveaux de pollution atmosphérique supérieurs aux normes en vigueur, et dans tous les cas, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il s'agit d'affirmer le rôle du PPA comme outil juridique et comme outil de planification, de préciser son contenu et d'améliorer son suivi.

Ces plans doivent mieux mesurer l'efficacité réalisée ou attendue des actions mises en œuvre pour se conformer aux normes en vigueur et pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante.

Références : le code de l'environnement modifié par le présent décret peut être consulté, dans sa partie consacrée à l'air et à l'atmosphère, sur le site de Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu la directive 2004/107/CE du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant ;  
Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;  
Vu le code de l'environnement ;  
Vu le [code du travail](#) ;  
Vu l'avis du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques en date du 9 juillet 2010 ;  
Vu les pièces d'où il résulte que le projet de décret assorti d'une note de présentation a été publié par voie électronique du 18 juin au 8 juillet 2010 dans des conditions permettant le recueil des observations du public ;  
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu.

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2010/10/21/DEVE1016116D/jo>

## **II - Les acteurs**

Dans cette controverse, de nombreux acteurs politiques prennent position sur le sujet de la vignette crit'air. La liste des acteurs et leur rôles sont exposés ci-dessous.

La préfecture de Police est une institution qui s'assure du bon respect de la loi. Ici, elle va s'assurer du respect du port de la vignette afin de garantir un respect sur l'accès au zone à circulation restreinte.

La mairie de Paris a sorti un arrêté instaurant une zone à circulation restreinte à Paris.

Une zone à circulation restreinte est créée pour une durée de 5 ans sur l'ensemble des voies de la commune de Paris, à l'exception de celles listées en annexe au présent arrêté.

Source : <https://api-site.paris.fr/images/87627>

Le ministère de l'environnement a mis un place la loi Crit'air et en a rédigé les principes, les critères et les exceptions. Cette loi a pour but général de distinguer des catégories de véhicules en fonction de leur émission de particule. Les catégories seront représentées par une vignette à coller sur son véhicule. Les catégories les plus polluantes seront interdites de circulation dans les ZCR mais aussi durant certains pics de pollution. Ces mise en place éphémères, dû, par exemple, à un pics de pollution, pourront engranger une circulation alternée par exemple, comme on a pu le voir à certaines reprises dans notre pays.

Le conseil de l'État a pour objectif de conseiller le gouvernement et c'est la plus haute de juridictions de l'ordre administratifs, mais il a aussi pour but d'éviter les injustices. Prenons par exemple, un cas particulier, Mr Pele a effectué un recours en excès de pouvoir suite à la publication, le 28 juillet 2016, d'un décret relatif aux zones à circulation restreinte. Ce décret pris par le gouvernement à pour objectif d'appliquer une sanction pénale aux véhicules n'affichant pas le certificat Crit'air.

Lien : <http://pele.org/francais/recours-contre-decret-critair.shtml>

Suite à ce recours, le conseil de l'état a pris des initiatives pour égaliser le droit des conducteurs :

Annuler en tout ou partie le décret 2016-847 du 28 juin 2016 et l'article R411-19-1 du code de la route  
Mettre à la charge de l'Etat le versement à Monsieur Laurent Pelé de la somme de 300 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

Source :

[http://pele.org/francais/RepliqueMemoire\\_RecoursExcesPouvoirDecretQualiteAir\\_DevantConseilEtat\\_10012017.pdf](http://pele.org/francais/RepliqueMemoire_RecoursExcesPouvoirDecretQualiteAir_DevantConseilEtat_10012017.pdf)

### **III - Les articles de lois.**

#### **a - Code général des collectivités territoriales**

Le code général des collectivités territoriales (CGCT) a pour but de légiférer et de réglementer des dispositions relatives au droit des collectivités territoriales. Les parties prenantes au CGCT sont l'état, les régions, les départements, les communes, les sociétés commerciales et le conseil économique sociale et environnementale régional.

Dans notre cas, des articles de codes prennent parties à notre controverse. Les articles L2212-2, L2213-2, L2213-4-1, L2512-14 et R2213-1-0-1.

##### **Article L2213-2**

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;

3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" mentionnée à l'[article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles](#) et aux véhicules bénéficiant du label " autopartage ".

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633&idArticle=LEGIARTI000033220276&dateTexte=&categorieLien=id>

##### **Article L2213-4-1**

I.-Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté...

II.-Les zones à circulation restreinte sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés....

III.-Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique...

IV.-L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

V.-Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article...

Source :<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633&idArticle=LEGIARTI000031051227&dateTexte=&categorieLien=id>

### b - Le Code de la route

Le code de la route est un document regroupant l'ensemble des lois et les règlements relatifs à l'utilisation des voies publiques par les usagers. Le code de la route a pour but de déclarer les règles de bonnes conduites sur les routes de France. C'est dans ce code que la notion crit'air apparaît sur l'obligation de porter la vignette dans la villes concernées à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017. Les articles du code de la route qui nous concernent sont les articles L318-1, R311-1, R411-8, R411-25, R411-26 et R433-1.

#### **Article R318-2**

I.-Les véhicules à moteur des catégories M, N et L définies à l'article R. 311-1 peuvent, lorsque les conditions de leur utilisation le nécessitent, être identifiés au moyen d'une vignette sécurisée appelée " certificat qualité de l'air ".

...

II.-Un arrêté des ministres chargés de l'environnement, des transports et de l'intérieur précise les critères de classement des véhicules et fixe les modalités d'application du présent article.

III.-Le fait, pour tout propriétaire ou locataire dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans ou dans le cadre d'un crédit-bail, d'apposer sur son véhicule un certificat qualité de l'air ne correspondant pas aux caractéristiques de ce véhicule est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>e</sup> classe.

Source :<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000025393198>

#### **Article L318-1**

Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article L. 220-2 du code de l'environnement ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.

La consommation énergétique des véhicules et ses méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location.

Les véhicules à moteur font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et sur leur sobriété énergétique. Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules à très faibles émissions, en référence à des critères déterminés par décret, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

Cette identification est renouvelée lors du contrôle technique mentionné à l'article L. 323-1 du présent code.

Des décrets en Conseil d'État déterminent les conditions d'application du présent article.

Source :<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000006841115>

### C - Le code de l'action sociale et des familles

Le code de l'action sociale et des familles est un texte comprenant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires sur l'action sociale et la famille. La solidarité républicaine en direction de l'ensemble des familles est le fondement de ce code. Les parties prenantes de cette controverse sont l'État, les conseils généraux, et les organismes de sécurité sociale. L'article L241-3-2 est pris en compte dans certaines arrêtés pour la mise en place de zones à circulation restreinte dans les grandes villes. Cette article fait référence à la carte de stationnement pour handicapées, en effet, ces personnes font parti de l'exception de la vignette Crit'air.

#### **Article L241-3-2**

Toute personne, y compris les personnes relevant du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre et du code de la sécurité sociale, atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements, peut recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées. Cette carte est délivrée par le représentant de l'Etat dans le département conformément à l'avis du médecin chargé de l'instruction de la demande dans un délai de deux mois suivant la demande. A défaut de réponse du représentant de l'Etat dans le département dans ce délai, la carte est délivrée au demandeur.

Lorsque le demandeur est bénéficiaire de l'allocation mentionnée à l'article L.232-1 et classé dans les groupes 1 ou 2 de la grille nationale prévue à l'article L.232-2, la carte est délivrée à titre définitif par le représentant de l'Etat dans le département conformément à la notification de la décision d'attribution de l'allocation dans les délais mentionnés au premier alinéa du présent article.

Les organismes utilisant un véhicule destiné au transport collectif des personnes handicapées peuvent recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées.

La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures. La carte de stationnement permet, dans les mêmes conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement.

Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette carte sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

Source :<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000030372341&cidTexte=LEGITEXT000006074069>

## D - Le code de l'environnement

Le code de l'environnement contient tous les textes juridiques relatifs au droit de l'environnement. Les parties prenantes à ce code sont le conseil d'états, le comité régional de l'environnement, le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques, les collectivités territoriales... L'article L224-8 du code de l'environnement établit des règles concernant les véhicules.

### **Article L224-8**

Sous réserve du troisième alinéa, l'Etat et ses établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret.

Sans être inclus dans le champ de l'obligation prévue au premier alinéa du présent article, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis au premier alinéa avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.

L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50 % de ce renouvellement s'applique dès le 1er janvier 2018 aux services dont la Régie autonome des transports parisiens a été chargée avant le 3 décembre 2009 en application de l'article L. 2142-1 du code des transports.

Sans préjudice du troisième alinéa du présent article, les collectivités territoriales et leurs groupements qui gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes réalisent une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement du parc, des véhicules définis au premier alinéa.

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000031051088&dateTexte=&categorieLien=id>

#### **IV - Les exceptions.**

Lex exceptions politiques du sujet les « critères de Crit'air » font partis de la controverse, en effet, la port de le vignette deviendra obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017 mais certaines personnes ne sont pas concernées. C'est ce qu'on appelle les exceptions, qui font parti des critères. Le décret n°106-847, du 28 juin relatif aux zones à circulation restreinte, met en place les conditions afin d'être exempté de l'obligation du port de la vignette.

##### **Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte**

Publics concernés : collectivités locales, services de l'Etat, usagers de la route, entreprises publiques et privées.

Objet : création de zones à circulation restreinte afin d'améliorer la qualité de l'air.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales dans sa version issue de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 prévoit la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à circulation restreinte. Les maires et présidents d'établissement public intercommunal peuvent, par arrêté, interdire dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou de révision la circulation des véhicules les plus polluants sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public intercommunal. Le présent décret fixe les modalités d'élaboration de l'arrêté local ainsi que les dérogations et sanctions applicables. En outre, les dispositions relatives aux zones d'action prioritaires pour l'air sont abrogées.

...

« L'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit :

« 1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

« 2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

« 3° Aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

« 4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032790919&categorieLien=id>

Les exceptions concernent en particulierité les véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère de la défense, aux véhicules avec une carte de stationnement pour personnes handicapées et les transports en commun à faibles émissions. Mais aussi certains véhicules de collections

Source : <https://www.crit-air.fr/fr/informations-sur-la-vignette-critair/zones-environnementales-en-france/regles-dexception.html>



### **V - Corrélation avec le Bonus-Malus**

En 2017, des nouvelles définitions et des nouveaux barèmes sur le bonus et le malus écologiques ont été décidés.

Le bonus écologique permet de récompenser, les acheteurs de voitures neuves qui émettent le moins de CO<sub>2</sub>, par une aide financière. Le bonus peut aller jusqu'à 10 000€.

Le malus écologique, à l'inverse, inflige une somme d'argent à payer qui est de 50 à 10 000€, en plus du prix d'achat.

Les conducteurs qui obtiennent un malus écologique auront forcément une vignettes qui leur interdiront les ZCR où autre zone éphémères créées suite à un pics de pollution. D'autre part, les véhicules qui obtiendront un bonus pourront eux rouler dans toutes ZCR.

### **Conclusion**

La controverse politique sur le sujet « Les critères de Crit'air » est assez délicates, en effet les institutions qui prennent parti à cette controverse ne s'opposent pas, il y a très peu de débat. Les parties opposées sont certains particulier comme Mr Pele qui a envoyé un recours en excès de pouvoir et a eu une réponse du conseil de l'État. La vignette crit'air, politiquement parlant a ses limites, toutes les personnes ne sont pas concernées, mais ceci est normal, en effet, certains véhicules politiques, de santé, de police, ont besoin de rouler partout et à tout moment.