

Les critères de Crit’Air

I. Introduction

La vignette Crit’Air est apparue courant 2016 et surtout au début de 2017. Celle-ci a pour objectif de rendre visible la catégorie d’un point de vue de la pollution à laquelle appartient chaque véhicule.

Les raisons de la mise en place d’une telle pastille sont nombreuses :

- Limiter la pollution atmosphérique
- Réduire le nombre de véhicules dans les agglomérations
- Eviter les pics de pollution
- Inviter les habitants à investir dans des véhicules moins polluants voire totalement propre

Nous pourrions détailler ces différentes raisons mais ce n’est pas l’objet de ce document. Nous allons nous intéresser au caractère légal de cette vignette et de la controverse qui existe autour de celle-ci au sein des institutions publiques.

Faisons d’abord un tour d’horizon des mesures ayant été prises dans le passé. La première mesure se rapprochant de Crit’Air est la vignette automobile. Instaurée en France en 1956, elle avait pour objectif de taxer les automobilistes avec une indexation basée sur la puissance du véhicule. Si ce nouvel impôt semblait intelligent de prime abord, sa mise en place est catastrophique car la vente de véhicule baisse entraînant une baisse des revenus de la TVA supérieure au revenu de la vignette. De plus, l’argent est détourné, celui-ci était destiné à alimenter des pensions pour les personnes âgées mais rien ne sera concrétisé. La perception de cet impôt est rapidement déléguée aux collectivités qui l’utilisent comme un critère d’attractivité. L’année 2006 marque la fin de cette mesure pour tous les véhicules.

La seconde mesure est la pastille verte. Mise en place en 1998, cette première vignette à coller sur le pare-brise avait pour but de permettre de distinguer les véhicules polluants des autres afin de mettre en place une régulation lors des pics de pollution. L’application de cette mesure n’est pas beaucoup suivie du fait des différentes exceptions autorisées qui entraîne la verbalisation compliquée. La pastille verte est définitivement arrêtée en 2012. C’est ce qui se rapproche le plus de la nouvelle vignette Crit’Air.

La vignette Crit’Air est une pastille colorée à coller sur son pare-brise. La couleur représente la catégorie du véhicule selon les normes de l’union Européenne en matière de pollution (Normes EURO reprises par l’arrêté du 21 juin 2016 publié dans le JORF n°0145 du 23 juin 2016, texte n° 12). La couleur est définie à la commande de la vignette par l’utilisateur en fonction de son type de véhicule, du carburant utilisé et de l’âge du véhicule. Il ne peut y avoir de fraude car ces informations sont contenues dans la base de données de cartes grises de l’Etat. Cette vignette se commande sur internet pour la somme de 4.18€ et la démarche n’est pas obligatoire. Cependant, à compter du 1^{er} Juillet 2017, celle-ci sera obligatoire pour circuler dans les zones à circulation réglementée, une verbalisation de 68€ est encourue pour les réfractaires. Ces dites zones ne concernent à ce jour seulement les villes de Grenoble et Paris.

II. De la loi au décret

Le décret numéro 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte met en place le système de vignette Crit’Air, celui-ci a été publié dans le Journal Officiel de la République Française du 29 Juin 2016. Ce décret découle du projet de loi sur la transition énergétique adoptée en 2015.

La loi sur la transition énergétique a pour but de faire passer la France au vert. Pour cela, la loi prévoit un certain nombre de mesures couvrant de nombreux domaines : indépendance et compétitivité économique en préservant la santé des citoyens et l'environnement, rénovation des bâtiments afin d'économiser l'énergie, développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air, lutter contre le gaspillage et promouvoir recyclage, favoriser les énergies renouvelables, renforcer la sûreté nucléaire, simplification des procédures administratives, donner aux acteurs la possibilité d'agir.

Ce projet de loi est plusieurs fois amendé avant d'être adopté, à plusieurs reprises le conseil constitutionnel est saisi et ce dernier invalidera un certain nombre d'articles considérés comme anticonstitutionnels car certains de ces articles allaient contre la liberté économique ou la propriété privée.

Le décret relatif aux zones à circulation restreinte est signé le 28 Juin 2016 par le premier ministre, le ministre de l'intérieur, la ministre de l'environnement, le garde des sceaux et ministre de la justice et aussi le secrétaire d'Etat. Celui-ci découle de la loi sur la transition énergétique et la vignette Crit'Air permet de faciliter l'application de ce décret par les forces de l'ordre, en aucun cas, celle-ci fait partie du décret. La vignette est une suite logique de la loi sur la transition énergétique et du décret 2016-847, cependant, elle n'a pas été votée et encore moins discutée par une institution publique.

Au-delà de l'inexistence de la vignette dans le texte du décret, le caractère obligatoire de la vignette reste à prouver. Le décret prévoit en effet de verbaliser les automobilistes en tort, cependant, l'identification de ce tort ne se fait pas uniquement via la vignette Crit'Air, il se fait par la carte grise. La vignette rend uniquement la chose plus facile. Ainsi, un automobiliste n'ayant pas sa vignette pourra librement rouler dans les zones à circulation restreintes en période de pic de pollution si celui-ci possède un véhicule adapté. Néanmoins, celui-ci risque de se faire arrêter par les forces de police afin que ceux-ci vérifient que ce dernier est bien en règle. Un autre détail non négligeable est la verbalisation des véhicules à l'arrêt, dans le cas d'une infraction de quatrième classe, un véhicule, même à l'arrêt, peut-être verbalisé, la vignette permet alors de disculper son véhicule dans le cas où celui-ci respecte les critères du moment.

D'autres points discutables existent, tels que la possibilité de bénéficier d'un tarif préférentiel dans le cas d'un achat pour une « flotte » de véhicules. Cela est quelque peu contradictoire avec l'objectif « écologique » de la mesure. De la même manière, les véhicules de collection sont exemptés de vignette et ne sont pas soumis à la réglementation. En effet, les véhicules de plus de 20 ans sont dans la pire catégorie de véhicules polluants, cependant, au-delà de 30 ans, ceux-ci peuvent être considérés comme véhicules de collection et être exemptés de toutes restrictions.

III. Les discussions autour du décret

Si la vignette n'a pas été directement discutée par les institutions publiques, certains points sujets à controverse ont été soulevés par le peuple. Nous n'avons trouvé que deux discussions relatives à la vignette Crit'Air entre un citoyen et une institution publique.

Le premier de ces recours a eu lieu devant le conseil d'Etat et il est motivé pour trois raisons :

- La liberté d'aller et venir dans un pays de l'union européenne sans avoir à préparer son véhicule de manière particulière
- Faire payer les automobilistes afin de faciliter le travail des forces de l'ordre ne semble pas correct, encore moins si cela permet de « ficher » les utilisateurs

- Forcer les automobilistes occasionnels et pas forcément parisiens à changer de véhicules afin d'accéder à la capitale

Nous allons voir quels arguments ont été invoqués et si le conseil d'Etat a choisi de les valider. Tout d'abord, le commanditaire stipule qu'il a un intérêt personnel à l'annulation du décret car celui-ci possède deux véhicules dont l'un étant destiné à être interdit de circulation sous quelques années.

Ensuite, le décret permet uniquement aux collectivités territoriales de mettre en œuvre un dispositif légal de restriction de la circulation, or ce n'est pas le cas étant donné que le décret lui-même modifie des articles du code de la route qui possède un rayonnement national, tous les usagers du code de la route sont concernés.

Selon la rédaction du décret, celui-ci crée trois nouvelles infractions distinctes : le fait de circuler en violation des restrictions dans une zone à circulation réglementée, le fait de stationner dans une zone réglementée sans avoir la vignette Crit'Air, signe distinctif qui n'est pas obligatoire lors de la circulation, le fait de stationner avec un véhicule interdit dans une zone à circulation restreinte. Ainsi, la vignette n'étant pas obligatoire, c'est le fait de circuler en infraction qui est verbalisable, or le décret prévoit la verbalisation de véhicule en stationnement avec comme motif, la seule non présence de la vignette. La vignette ne serait obligatoire que pour stationner dans une zone à circulation restreinte et non pour circuler. Cela semble absurde et la verbalisation au stationnement est clairement un abus de pouvoir.

Actuellement, l'unique possibilité pour obtenir une vignette Crit'Air est le site du gouvernement mis en place à cet effet : <https://www.certificat-air.gouv.fr/>. De plus, si l'on peut évoquer le fait que certains résidents stationnant à Paris possédant des véhicules conformes n'auraient pas accès à internet afin d'acheter leur vignette mais ce serait chercher un peu loin, on peut en revanche argumenter que le formulaire disponible sur le site n'est pas ouvert aux autres nationalités, seules les plaques françaises fonctionnent. Ainsi, un étranger ne peut se procurer une vignette afin d'être en règle à l'intérieur des zones à circulation réglementée. Cela peut être considéré comme une violation de la convention de Vienne.

L'auteur de la demande revient ensuite sur certains points du code de la route relatifs à la verbalisation des véhicules : « compromettre la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, ainsi que les véhicules en infraction aux dispositions des articles 269 à 283 ter du code des douanes ». En effet, un véhicule stationnant dans les règles du code de la route ne perturbe en aucun cas l'ordre public et n'émet pas, il n'est pas polluant. L'argument est réutilisable en prenant la déclaration des droits de l'homme et du citoyen comme source. Enfin, il y a un vide juridique quant aux véhicules stationnant déjà dans Paris avant le passage du décret. Le véhicule est en infraction mais si l'utilisateur le déplace et qu'il se fait arrêter, il risque la même amende. Il n'y a donc pas d'issue si ce n'est de ne pas posséder de véhicule dans Paris.

Un autre point soulevé relève de la classification en elle-même. Le fait de baser la classification uniquement sur la date, le carburant et le modèle d'une voiture semble absolument erroné. Un automobiliste bricoleur est en capacité d'installer des filtres supplémentaires rendant ainsi son véhicule compatible avec les normes Euro. Cependant, le site ne prévoit actuellement rien pour permettre à cet usager d'avoir une vignette signifiant que son véhicule pollue moins qu'il n'est sensé le faire. De plus, un agent de police contrôlant le véhicule ne pourra lui aussi pas savoir si ce véhicule est conforme ou non.

Avant dernier point important de l'argumentation du commanditaire du recours, la rétroactivité du décret va à l'encontre de la déclaration des droits de l'homme de 1789 qui a une valeur constitutionnelle ou encore la convention de Vienne qui interdisent d'appliquer des restrictions rétroactive, c'est-à-dire qui n'étaient pas en vigueur lors de la fabrication ou l'achat d'un produit.

Enfin, les exceptions prévues pour les véhicules anciens créent une situation d'inégalité face à la loi. Les véhicules de plus de vingt ans sont hors classe et ainsi ne dispose pas de vignette ce qui ne les pénalise par lors du stationnement. Néanmoins, des véhicules plus récents et moins polluants de norme Euro 1 ou 2 peuvent être verbalisés lors d'un stationnement. Il y a une rupture d'égalité d'autant plus que la différence se fait à l'encontre de celui qui respecte le plus les objectifs du décret, réduire la pollution.

Le conseil d'Etat a tranché sur chacun des arguments évoqués sans pour autant abroger le décret.

Une seconde discussion a été ouverte lorsqu'un citoyen posa directement une question à l'assemblée nationale à travers le Journal Officiel. Bien que plus courte, la demande citoyenne cible trois points importants. Tout d'abord, la vignette Crit'Air est instaurée le 1^{er} juillet 2016 et il était prévu un délai de 3 mois de mansuétude, cependant, la vignette ne pouvant être obtenue que par voie Internet, cela semblait limité pour les personnes n'ayant pas accès à de tels moyens. Ensuite, il existe un va et vient important de véhicules étrangers en Ile de France et aucun dispositif n'est prévu pour les inclure dans la loi. Ainsi, ceux-ci encourent une amende sans le savoir alors que c'est l'Etat qui n'a pas réussi à les atteindre. Enfin, le dernier point soulevé concerne la mise en place de nouveaux moyens d'obtention de la vignette afin que chacun soit en capacité de commander la dite vignette. Cependant, une inquiétude concerne le laps de temps durant lequel ces utilisateurs ne seraient pas en règle face au manque d'anticipation du gouvernement.

La réponse a été donnée par la ministre de l'environnement. Après avoir rappelé que la pollution est responsable de nombreux décès en France et que l'Union européenne a engagé des sanctions contre la France concernant ses émissions en dioxyde d'azote et de particules fines. L'objectif du décret est de permettre aux collectivités les plus polluées de réguler la circulation des véhicules les plus polluants. Si le choix d'action appartient aux collectivités locales, il est cependant nécessaire que la nomenclature de classement des véhicules soit la même sur l'ensemble du pays. La ministre rappelle ensuite que le certificat Crit'Air relève de la démarche volontaire, du moins jusqu'au 1^{er} janvier de l'année 2017. Enfin, la ministre rappelle que des moyens supplémentaires vont être mis en place afin de permettre à tous d'obtenir sa vignette sans réellement préciser d'échéance.

IV. Conclusion

La controverse autour des critères de Crit'Air ne semble pas très poussée dans le domaine politique, celle-ci relève plutôt des arènes des médias ou de la société. En effet, le débat n'a pas lieu entre des institutions publiques mais plutôt entre des acteurs directs de Crit'Air tels que les associations pour ou contre cette mesure. Le texte relatif à la vignette Crit'Air étant un décret, il n'a pas été discuté dans les chambres. Ainsi, les seuls débats existant au niveau politique sont ceux créés par des recours de citoyens. Un recours a été fait au conseil d'Etat qui a abouti sur plusieurs modifications minimales et un second recours a été directement adressé à l'Assemblée Nationale qui n'a pas abouti, seules quelques précisions ont été données par la ministre de l'écologie. Enfin, il semble normal qu'un tel texte ne soit que très peu débattu dans des institutions publiques car celles-ci sont fondamentalement d'accord sur l'objectif final, réduire la pollution. Le débat n'existe que dans sa mise en œuvre tel que les critères pour classer les

voitures. Cela explique notamment pourquoi le débat est bien plus vivant entre certains acteurs directement concernés par les injustices dudit décret, comme les associations d'automobilistes par exemple.