

## Le parc de véhicules particuliers et la vignette Crit'Air : un parc régional plus émissif qu'en moyenne au niveau national

Prévenir la dégradation de la qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique. Plusieurs facteurs alimentent la pollution atmosphérique (pollution industrielle, agriculture, chauffage résidentiel, notamment le chauffage au bois, émission des véhicules routiers...). Les modélisations à très haute résolution mettent en évidence le rôle important de la circulation routière le long des axes avec une fréquentation importante. Si l'on s'intéresse juste aux particules très fines (PM<sub>2,5</sub>), une étude menée par Atmo BFC, l'Insee et la Dreal a évalué à 760 000 habitants exposés à des seuils supérieurs à la réglementation, soit un quart de la population régionale<sup>1</sup>. Parmi ceux-ci, on compte 167 000 personnes de 65 ans et presque autant d'élèves. D'autres polluants sont suivis tels que les PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> (ou NO<sub>X</sub>), ozone (O<sub>3</sub>), dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ou dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>). Ces pollutions se cumulent et génèrent des maladies respiratoires chroniques et des décès prématurés.

Dans les zones couvertes par un Plan de protection de l'Atmosphère, des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants ou des limitations de vitesse sont décidées par les Préfets de département. 3 PPA (Plan de protection de l'atmosphère) ont été élaborés dans la région : le PPA de l'Aire Urbaine de Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle le 21/08/2013, le PPA de Dijon le 06/05/2014 et le PPA de Chalon-sur-Saône le 19/08/2015. Des zones de Protection de l'Air plus larges permettent de prendre des mesures en cas de dépassement des seuils. Enfin, une liste de communes de plus de 5 000 habitants pouvant être soumise au dispositif est arrêtée dans les différents départements de la région.

Depuis janvier 2019, les intercommunalités de plus de 20 000 habitants doivent se doter d'un Plan Climat Air-Énergie Territoriaux (PCAET). Si l'enjeu de l'amélioration de la qualité de l'air doit être posé dans ces documents, cet enjeu est souvent le plus difficile à appréhender.

Plus généralement, des zones à faible émission – mobilités (ZFE) se mettent progressivement en place sur le territoire. Aucune ne concerne la Bourgogne-Franche-Comté, mais les habitants de la région peuvent être concernés lorsqu'ils se déplacent sur le territoire national. Leur but est d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations. Les restrictions de circulations dans ces zones sont basées, en France, sur la vignette Crit'Air (cf méthodologie).

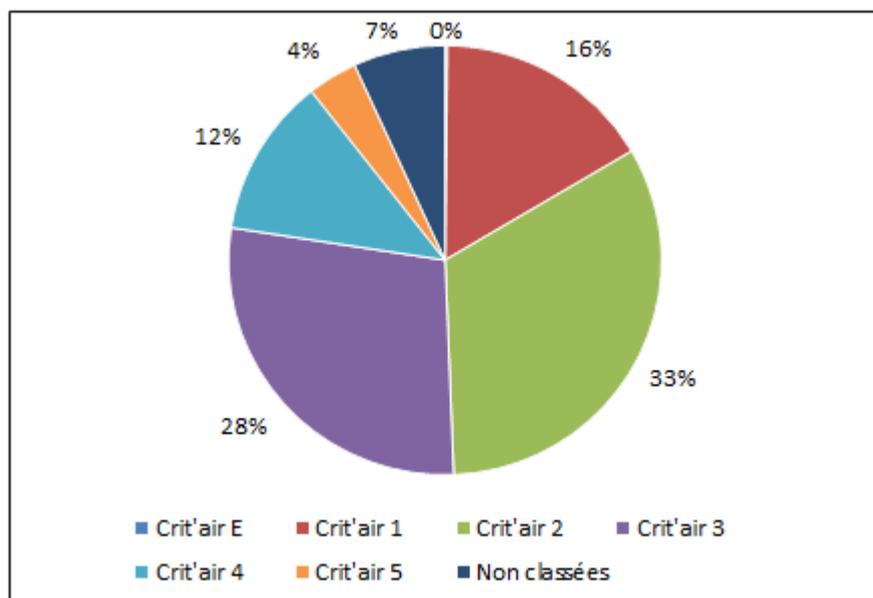
### Un parc régional plus émissif qu'en moyenne au niveau national

Le parc régional compte 1 734 000 véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2019, dont 49 % sont classés en Crit'air E, 1 ou 2. Ces véhicules, relativement récents sont moins polluants et ne sont pas visés par des contraintes de circulation. Ce taux est inférieur de 3 points à la moyenne nationale. À l'opposé, la région compte 23 % de véhicules classés en classe 4, 5 et non classés, soit près de 2 points de plus qu'en moyenne France entière.

Cette présence plus importante de véhicules plus polluants s'explique par plusieurs phénomènes. Tout d'abord, la place du diesel était plus grande, en Bourgogne-Franche-Comté, qu'en moyenne au niveau national. Or, ces motorisations sont, à année de première mise en circulation identique, moins bien classées que les véhicules à essence. Par ailleurs, le renouvellement du parc, notamment en zone rurale est moins important qu'en zone urbaine et l'usage des véhicules électriques moins fréquent. Dans ces territoires vieillissants, le véhicule sert souvent à faire de courts trajets et les ménages sont peu incités à en changer. Le caractère rural de la région favorise donc la présence d'un parc plus émissif.

<sup>1</sup>Un quart des habitants régulièrement exposé aux particules fines PM<sub>2,5</sub> en Bourgogne-Franche-Comté, Insee Analyse BFC n°89, Fabrice Loones, Philippe Rossignol (Insee), Nor Eddine Darouache (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

Figure 1 : Près d'un véhicule sur quatre fortement émetteur de polluants en région

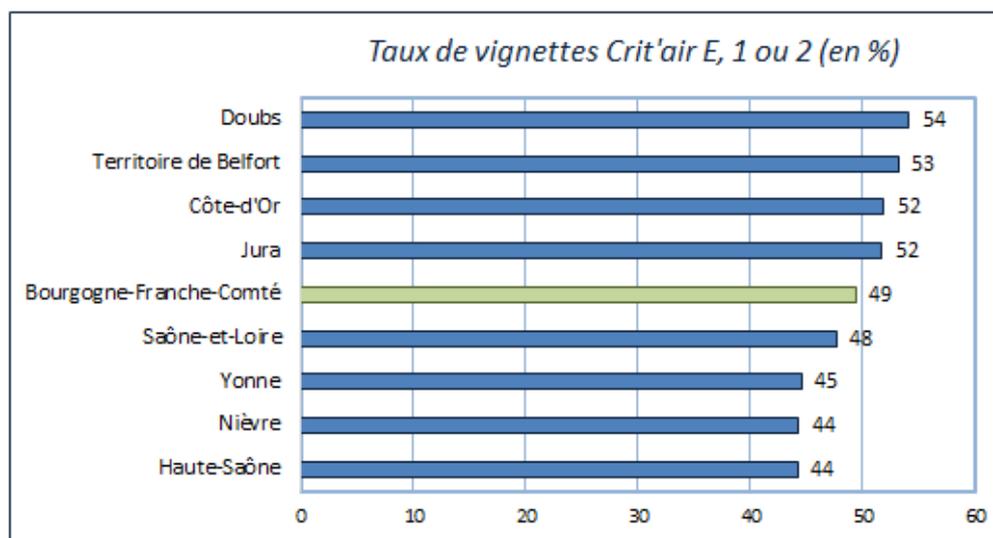


Source : SDES - RSVer0

## Un parc plus récent dans les départements urbains et dans le Jura ....

Dans les trois départements urbains (Côte-d'Or, Territoire de Belfort, et Doubs), la part des véhicules peu émissifs est proche du niveau national, voire légèrement supérieur pour ce dernier département (Figure 2). Si les départements ruraux enregistrent une proportion plus faible qu'en moyenne en Bourgogne-Franche-Comté de véhicules peu émissifs, le Jura se singularise par un taux similaire à celui de la Côte-d'Or.

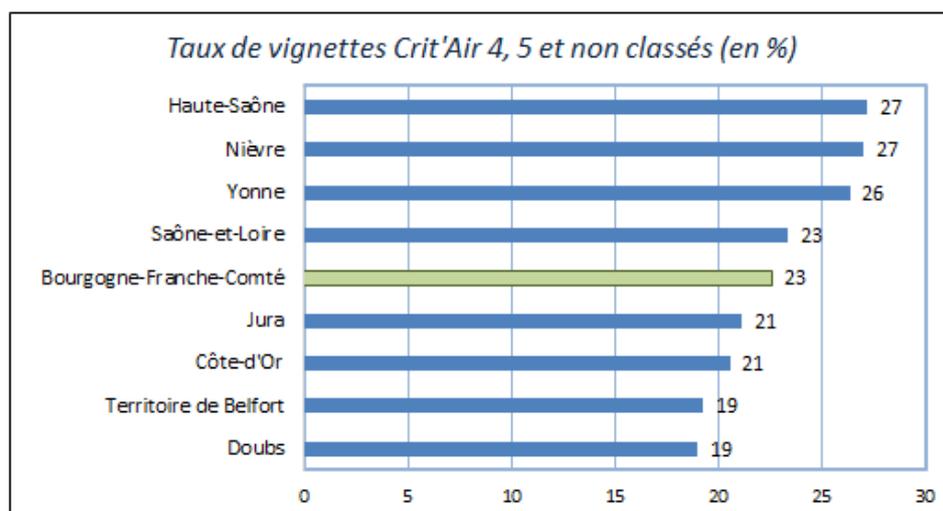
Figure 2 : Cinq véhicules sur neuf très émissifs en polluants en Haute-Saône, dans le Nièvre et dans l'Yonne



Source : SDES - RSVer0

Symétriquement, avec 27 % de véhicules classés 4, 5 ou non classés, les départements de la Haute-Saône, de la Nièvre et de l'Yonne comptent, en proportion, moitié plus de véhicules parmi les plus polluants que le département du Doubs et que celui du Territoire de Belfort. En Côte-d'Or, un véhicule sur cinq est dans cette situation.

Figure 3 : Plus d'un véhicule sur quatre très émetteurs de polluant en Haute-Saône, dans la Nièvre et l'Yonne



Source : SDES - RSvero

#### ... sous l'effet d'un important renouvellement dans les EPCI de la zone frontalière avec la Suisse

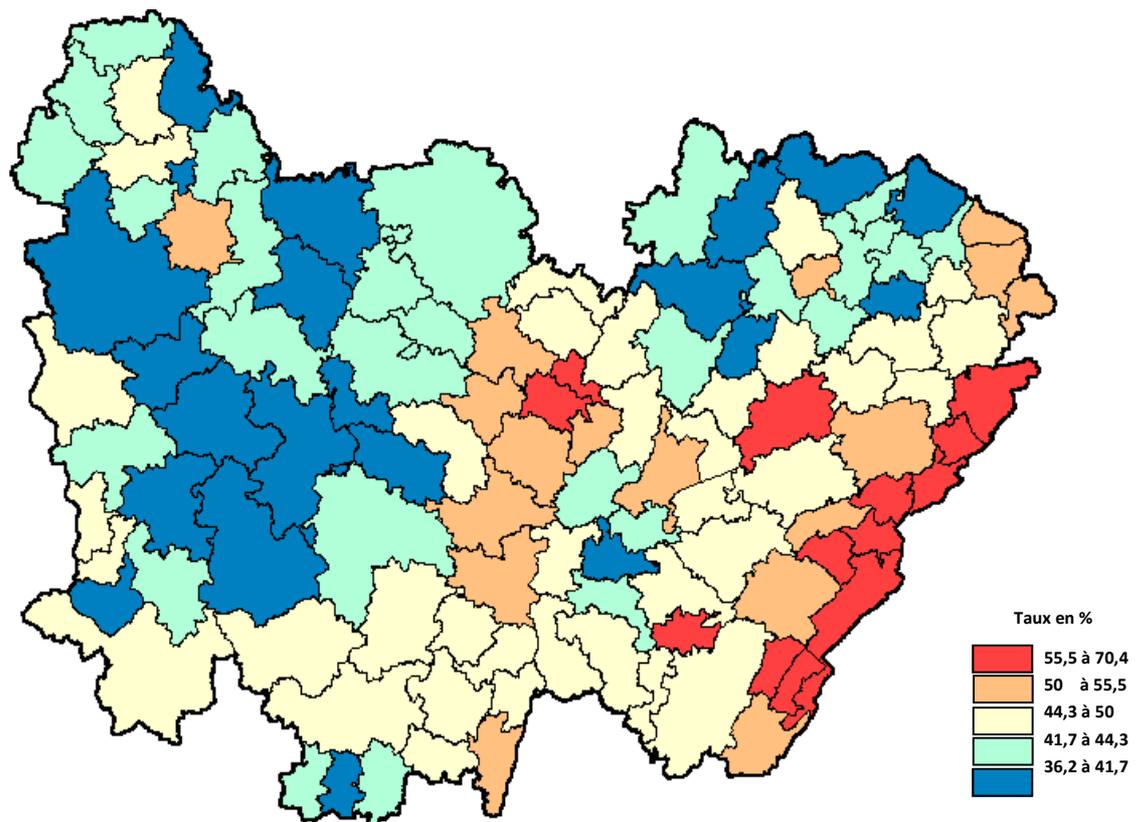
Une analyse au niveau des EPCI permet de mieux comprendre ce positionnement du département du Jura. En effet, les taux de véhicules récents sont particulièrement élevés dans toute la zone frontalière du Doubs et du Jura. Les travailleurs frontaliers ayant des niveaux de revenus très élevés, ils renouvellent fréquemment leur véhicule. On observe cette même tendance dans d'autres territoires frontaliers au niveau national. La part des véhicules peu émissifs est dans plusieurs EPCI supérieure à 60 %, avec un maximum de 70 % pour la CC de la Station des Rousses, juste devant la CC du Val de Morteau. Les deux métropoles régionales de Dijon et Besançon auxquelles s'ajoutent l'Espace Communautaire Lons Agglomération et la CC Norge et Tille présentent également des taux supérieurs à 55 % (Figure 4).

La proximité de l'Île-de-France a moins d'impact sur le Nord de l'Yonne où aucune collectivité n'atteint 50 % de véhicules peu émissifs Cette proportion est même nettement inférieure dans les intercommunalités rurales autour de Sens.

En lien avec les données départementales, la majorité des intercommunalités, où le parc peu émissif est peu présent, sont situées dans l'Yonne, en Haute-Saône et dans la Nièvre. L'Ouest Côte-d'Or, la Bresse jurassienne, et quelques EPCI de Saône-et-Loire situés au nord-ouest et au sud du département sont également concernés. Plus à l'ouest, la CC du Nivernais Bourdonnais et la CC du Serein sont les collectivités où cette part est la plus faible, avec un peu plus d'un véhicule sur trois classés au plus Crit'air 2.

Figure 4 : Un parc plus récent dans la zone frontalière

Véhicules disposant d'une vignette Crit'Air E ou 1 ou 2 par EPCI (en %) au 1er janvier 2019



Source : SDES - RSVer0

Parmi les grandes collectivités, la CC du grand Autunois, malgré la présence d'une ville de plus de 10 000 habitants, est celle où la part de véhicules peu émissif est la plus faible (43 %). Dans la CA du Grand Sénonais, la CU Le Creusot-Montceau-les-Mines, Pays de Montbéliard Agglomération et Nevers Agglomération, cette part s'échelonne entre 46 et 50 %. Toutes les autres grandes communautés d'agglomérations enregistrent des taux supérieurs à 50 %.

Le renouvellement du parc est ainsi fortement lié aux revenus des ménages et à l'âge de la personne de référence. Au rythme actuel, la disparition des véhicules les plus polluants est estimée entre 9 et 11 ans au niveau national. Elle sera sans doute plus longue dans les territoires en déprise, tant d'un point de vue démographique qu'économique, que dans les territoires plus favorisés. Afin d'accélérer ce renouvellement, un durcissement des règles du contrôle technique a été engagé. Si celui-ci répond aux enjeux de santé publique, il pose la question des ménages défavorisés, résidant dans des zones où les commerces et les services se raréfient et pour qui la voiture est un outil indispensable dans leur quotidien. C'est pourquoi, la loi LOM prévoit un doublement de la prime à la conversion à destination des ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 6 300 euros pour leur permettre de changer de véhicule. Outre la santé, la possession d'un véhicule plus récent devrait permettre de réduire la consommation de carburants et diminuer la précarité énergétique liée aux déplacements pour ces ménages. Elle permettra également de réduire le niveau des émissions de gaz à effet de serre liées au transport.

**Méthodologie :**

6 classes de certificats qualité de l'air (Crit'Air)

**La vignette Crit'air qualifie l'automobile selon l'énergie utilisée et sa date d'immatriculation. Les véhicules sont répartis en 6 classes environnementales, à l'exception des véhicules les plus polluants, qui sont non classés et n'ont pas droit au certificat qualité de l'air.**

La classification dépend du type de véhicule (voitures particulières, deux-roues, tricycles et quadricycles, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds dont autobus et autocars), de sa motorisation et de la norme européenne d'émissions polluantes qu'il respecte, dite « norme Euro ». Une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ».

La classification des véhicules est définie par 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.

La classification du véhicule est valable pour toute la durée de vie du véhicule.

Elle est obligatoire lors des pics de pollution dans les ZFE (Zones à faibles émissions de gaz à effet de serre). Il devient possible de différencier le stationnement et la circulation.

**Tableau simplifié :**

Vignette	Source d'énergie	Immatriculation
Crit'Air E	100% électrique ou hydrogène	
Crit'Air 1	hybride rechargeable gaz	
Crit'Air 1	essence	2011 et plus
Crit'Air 2	essence	2006-2010
Crit'Air 2	diesel	2011 et plus
Crit'Air 3	essence	1997-2005
Crit'Air 3	diesel	2006-2010
Crit'Air 4	diesel	2001-2005
Crit'Air 5	diesel	1997-2000
Crit'Air non classé	non classé	avant 1997

Source : SDES

Le délai estimé pour que la majeure partie des véhicules de Crit'Air 3, 4, 5 et non classés soient remplacés est évalué entre 9 et 11 ans en France. La vignette Crit'Air est obligatoire depuis 2021.

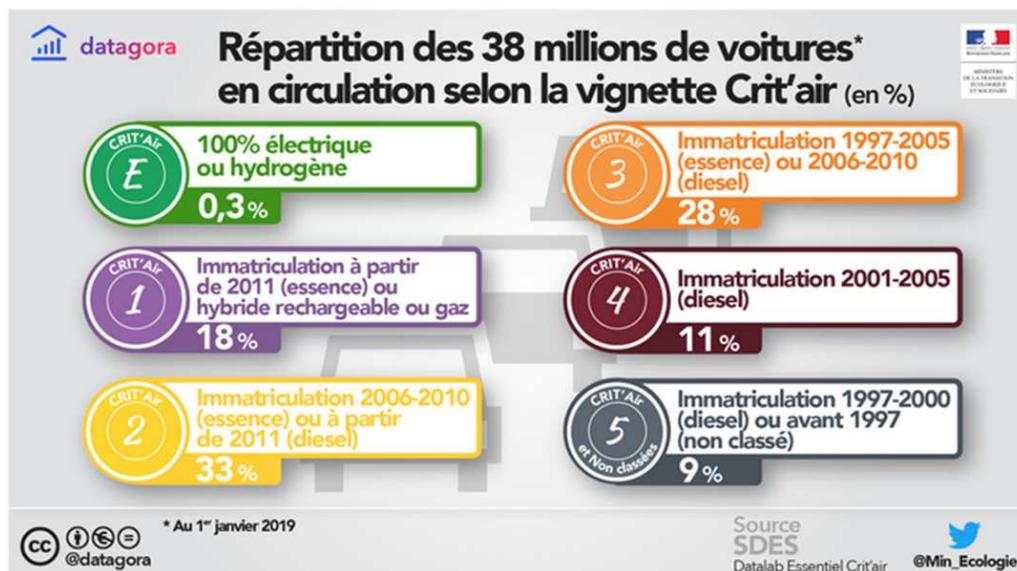
A partir des caractéristiques du parc de véhicule, le SDES définit le type de vignette Crit'Air, dont dépend le véhicule. Depuis 2021, la diffusion du parc n'est plus basé sur la puissance fiscale, mais sur la classe d'appartenance à la vignette Crit'Air.

**Annexe**

Données complémentaires

Parc de voitures au 1er janvier 2019	Crit'air E	Crit'air 1	Crit'air 2	Crit'air 3	Crit'air 4	Crit'air 5	Non classées	total
Bourgogne-Franche-Comté	3 040	283 559	569 504	486 277	207 844	64 595	119 122	1 733 940
Côte-d'Or	602	55 968	104 444	85 570	34 163	10 298	19 224	310 268
Doubs	682	60 492	117 838	88 883	36 117	9 925	16 689	330 626
Jura	338	28 216	58 010	45 428	19 269	5 737	10 390	167 388
Nièvre	174	18 257	39 952	37 866	16 735	6 089	12 796	131 869
Haute-Saône	194	20 550	47 962	44 451	21 961	7 417	12 857	155 392
Saône-et-Loire	559	54 534	110 815	100 680	42 173	13 206	25 899	347 865
Yonne	355	28 477	63 788	60 604	28 171	9 426	17 117	207 937
Territoire de Belfort	135	17 064	26 696	22 795	9 257	2 498	4 149	82 594

Source : SDES - RSVer0



Répartition des 38 millions de voitures en circulation selon la vignette Crit'air - © Source : SDES

Direction Régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement  
Bourgogne -  
Franche - Comté

Service Logement,  
Construction - Statistiques

Département Statistiques  
et études habitat

17E Rue Alain Savary  
CS31269  
25005 Besançon cedex

Directeur de publication :  
Jean-Pierre LESTOILLE

Auteurs :  
Béatrice FERNANE  
Patrice FERRON

Mise en page :  
Séverine MATHURIN

© DREAL 2021