

POLLUTION DE L'AIR EN FRANCE : OU EN EST-ON ?

La France est, en compagnie de huit autres pays de l'UE, menacée d'être renvoyée devant la justice européenne en raison de ses manquements répétitifs dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Paris est en effet sous le coup de procédures d'infraction de la part de la Commission pour des dépassements dans les émissions de particules fines et de dioxyde d'azote. Etat des lieux au 2 mai 2018.

I - le Conseil d'Etat s'en mêle

Le Conseil d'Etat a publié le 12 juillet 2017 un arrêt enjoignant au gouvernement de prendre d'ici fin mars 2018 toutes les mesures nécessaires pour que soient élaborés et mis en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de respecter les valeurs limites réglementaires pour deux polluants problématiques faisant l'objet du contentieux avec l'Union Européenne : les particules (PM10) et le dioxyde d'azote (NO₂).

II - Un nouveau plan de lutte sans contraintes ni obligation de résultat

La France a présenté à la hâte en avril à la Commission européenne un nouveau plan de lutte contre la pollution de l'air. Il fallait bien répondre à l'injonction de Bruxelles et à celle du Conseil d'Etat qui avait ordonné au gouvernement d'agir en privilégiant « une logique de résultat » et pas seulement de moyens.

La critique la plus sévère de ce xième plan de lutte vient d'une commission du Sénat, laquelle considère que les pouvoirs publics ont agi dans la précipitation et que leur carence pourrait engager ultérieurement leur responsabilité pénale. *(Voir plus loin).*

Ce plan, décliné en 14 « feuilles de route », prévoit essentiellement « le renforcement et l'accélération » des Plans de protection de l'atmosphère (PPA) introduits par la *loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie)* ... adoptée il y a plus de vingt ans (fin 1996) à l'initiative de Corinne Lepage.

Les feuilles de route nouvelles s'attaquent au chauffage au bois individuel non performant (fonds air-bois) mais sans interdiction, aux pratiques agricoles polluantes, aux alternatives à la voiture, à la transition énergétique, aux Zones à basses émissions (ZBE) ou Zones à circulation restreinte (ZCR) et à la logistique urbaine, aux émissions industrielles, aux chantiers et enfin à la gestion des épisodes de pollution.

Rien de vraiment nouveau donc et surtout une absence de mesures contraignantes dont on devrait attendre qu'elles soient réellement respectées. La question de la politique des transports n'est pas réellement abordée ni celle du développement du co-voiturage.

Comme c'est trop souvent le cas, l'Etat ne joue pas pleinement son rôle et se défausse sur les collectivités locales, s'appuyant sur elles pour les mesures les plus coûteuses et impopulaires comme les restrictions à la circulation. Des réglementations contraignantes ne sont pas imposées et sans moyens de contrôles efficaces, ces mesures n'auront aucun effet d'autant que les dérogations risquent de se multiplier de la part des villes soucieuses de ne pas se mettre à dos telle clientèle électorale.

Enfin, beaucoup de facteurs de respect des directives européennes vont dépendre de la future loi sur les transports et la mobilité. Pour cela, il faut tourner le dos aux grands projets autoroutiers, la mise en place du principe pollueur-payeur pour les transports de marchandises pour dégager des fonds nécessaires pour les alternatives et les mesures d'accompagnement. Un vrai 'plan vélo' et bien sûr le développement des modes de transport les moins polluants et les plus efficaces sur tous les plans comme le train et les transports en commun.

III – « La carence des pouvoirs publics engagera peut-être demain leur responsabilité pénale »

Un rapport d'une commission du Sénat () du 11 avril juge « indispensable une entrée en vigueur rapide et un suivi rigoureux et régulier des feuilles de route pour avoir des effets concrets sur la qualité de l'air »*

- « Les mesures prévues doivent être mises en place dans les meilleurs délais. Or beaucoup d'entre elles ne prévoient pas de calendrier explicite.
- « La question des moyens mobilisés pour la mise en oeuvre des feuilles de route reste entière.
- « Le risque inhérent à ces feuilles de route, compte tenu de leur élaboration précipitée, de leur contenu hétérogène et de leur portée juridique incertaine est d'en faire un exercice ponctuel et formel, en réaction à un risque contentieux, et dépourvu de suites concrètes.
- « Un suivi rigoureux et régulier de chaque feuille de route, au niveau local mais également national, doit permettre de s'assurer que les engagements pris se traduisent par des actions concrètes.
- « **Les mesures adoptées sont « hétérogènes et de portée inégale**, d'où la nécessité d'un suivi pour répondre véritablement à la décision du Conseil d'État, qui privilégie une obligation de résultat, au-delà d'une simple logique de moyens.
- « **La question des moyens mobilisés pour la mise en oeuvre des feuilles de route reste entière.** Cette incertitude financière fragilise tout particulièrement la mise en oeuvre des actions en matière de réseaux de transport et d'aménagement, qui appellent des ressources significatives. À cet égard, la limitation des crédits du

fonds de financement de la transition écologique (FFTE) a déjà eu un impact sur l'appel à projets « villes respirables à 5 ans ».

- « La dynamique créée par l'adoption de ces feuilles de route devra dépasser les risques de manquement au droit européen en vigueur. (...) »
- « **L'ambition des pouvoirs publics en matière de qualité de l'air doit à l'avenir être déterminée par des préoccupations sanitaires et non par la crainte de contentieux et d'amendes.** »
- « Même si notre pays parvenait à respecter la législation européenne dans un délai raisonnable, ses exigences restent bien moindres que les recommandations de l'OMS. Il n'est pas exclu qu'à terme, les valeurs fixées par le droit européen convergent vers celles de l'OMS beaucoup plus sévères. »
- « **À défaut de prendre en temps utile toute la mesure de cette responsabilité morale, la carence des pouvoirs publics engagera peut-être demain leur responsabilité pénale** »

(1) <http://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-412-notice.html>. (Rapport du groupe de travail sur la lutte contre la pollution de l'air du Sénat, Nelly Tocqueville)

Etudes et références

Améliorer la qualité de l'air

http://www2.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ameliorer_la_qualite_de_l_air-agir_dans_tous_les_secteurs_BAT.pdf

Les effets sur la santé

<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/effets-sur-la-sante>

Les feuilles de route en Rhône-Alpes

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/cp_05_avril2018.pdf

Le bilan 2016 en Haute-Savoie

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/dp2017_bilanqa2016_5zoom74_htesavoie.pdf

Zoom sur la vallée de l'Arve

<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/les-territoires-en-debat-zoom-sur-la-vallee-de-larve>

Contacts :

- ***Ecologie sans frontière*** : Franck Laval 06 20 55 80 60, Yves Leers 06 14 50 46 62, Gilles Lacan 06 99 07 65 86
- **Me François Lafforgue, avocat d'*Ecologie sans frontière*** : 06 11 85 63 47
- ***Coll'Air Pur Santé*** : Muriel Auprince 06 76 22 89 68,
Dr Mallory Guyon 06 29 70 72 85

Paris, 27 avril 2018