

Pollution de l'air : des sénateurs veulent s'assurer que la réponse de l'Etat est à la hauteur des enjeux

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/senat-groupe-travail-pollution-air-feuilles-route-31042.php4#xtor=EPR-1>

Un groupe de travail sénatorial veut évaluer les feuilles de route régionales censées répondre aux procédures européennes engagées contre la France en matière de pollution de l'air. Les premières critiques fusent.

Actu-environnement 11 avril 2018 | Philippe Collet

Ce mercredi 11 avril, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a décidé de mandater un groupe de travail "lutte contre la pollution de l'air" pour évaluer la démarche du Gouvernement en réponse aux deux procédures engagées contre la France au niveau européen pour non-respect des valeurs limites relatives au dioxyde d'azote (NO₂) et aux particules fines (PM10). Proposée par Nelly Tocqueville, sénatrice PS de Seine-Maritime, qui préside le groupe de travail, la mission étudiera si les mesures inscrites dans les feuilles de routes régionales "sont à la hauteur des enjeux".

"L'hypothèse d'une condamnation de la France n'est pas exclue si les engagements français ne sont pas à la hauteur", s'inquiète Nelly Tocqueville qui rappelle que deux Etats membres ont déjà été condamnés par la Cour de justice de l'UE pour non-respect des valeurs limites applicables aux PM10 : la Bulgarie en avril 2017 et la Pologne en février dernier. La Commission européenne décidera de saisir ou non la Cour de justice contre la France d'ici la fin du mois d'avril. En 2016, 16 agglomérations françaises étaient exposées à des concentrations moyennes de NO₂ supérieures aux valeurs limites, et trois agglomérations étaient dans une situation similaire concernant les PM10. Ces agglomérations sont pour la plupart situées dans l'est et le sud de la France métropolitaine, ainsi qu'en région Ile-de-France.

Pas de révision des PPA

En janvier, la Commission européenne avait tapé du poing sur la table : "*Nous ne pouvons plus attendre*", s'impatientait le commissaire européen à l'environnement Karmenu Vella qui avait convoqué à Bruxelles les ministres des neuf Etats membres les plus en retard. "*Les échéances fixées pour respecter les obligations juridiques ont expiré depuis longtemps*", avait-il rappelé. A l'occasion de cette réunion, la France avait rappelé qu'elle travaillait sur de nouvelles feuilles de route en réponse à une décision du Conseil d'Etat de juillet 2017 qui constatait que les plans de protection de l'air (PPA) n'avaient pas permis d'assurer, dans un délai raisonnable, le respect des valeurs limites européenne applicables aux PM et aux NO₂. La Haute juridiction demandait au gouvernement de revoir les PPA des zones en infraction et de les transmettre à la Commission européenne avant le 31 mars 2018.

"Afin de respecter l'échéance du 31 mars 2018, le Gouvernement a décidé de ne pas procéder à une révision anticipée des PPA couvrant les régions concernées par des dépassements, compte tenu de leur durée d'élaboration souvent longue", notent les sénateurs. Pour répondre à l'injonction du Conseil d'Etat et à la demande de la Commission européenne Nicolas Hulot a préféré demander aux préfets des zones concernées de réaliser des feuilles de route opérationnelles et multi-partenariales. Celles-ci ont été présentées le 20 mars au Conseil national de l'air (CNA).

Des documents sans valeur juridique

La réponse de l'Etat est-elle satisfaisante ? Il est trop tôt pour le dire, explique Nelly Tocqueville qui souhaite mettre en place un suivi sénatorial à long terme de la stratégie gouvernementale. Elle défend notamment la réalisation d'un point d'étape d'ici deux ans pour mesurer l'impact à court terme. Toutes les

mesures inscrites dans les feuilles de route "n'apparaissent pas comme des mesures de court terme", s'inquiètent les sénateurs, citant notamment l'extension des lignes de transport en commun.

Surtout, les sénateurs formulent déjà quatre critiques. Tout d'abord, les feuilles de route "n'ont pas, à proprement parler, d'existence juridique : elles s'apparentent à du « droit souple », dont la portée normative n'est pas assurée". Deuxième reproche, elle s'insèrent dans "un paysage déjà dense et complexe" de documents relatifs à la qualité de l'air. Ce point "pose un problème de lisibilité de l'action publique". Ensuite, "compte tenu des délais, les préfets n'ont pas pu concerter l'ensemble des acteurs traditionnellement impliqués lors de l'élaboration des PPA", déplorent les sénateurs, ajoutant qu'"[ils] ont souvent été, au mieux, tenus informés des mesures pressenties". Le dernier reproche concerne l'[impact des mesures prévues](#) par les feuilles de route en termes de réduction de la pollution de l'air, qui n'a pas pu être modélisé et quantifié, là encore, faute de temps. Dans ces conditions, il est difficile de dire si elles peuvent convaincre la Commission de renoncer à engager des poursuites.

Reste que, pour la sénatrice, "le précontentieux sur le dioxyde d'azote a eu le mérite d'avoir lancé le travail de réflexion sur la réduction des émissions polluantes à court terme". Pour l'instant, elle constate que les feuilles de routes s'inscrivent dans un contexte local déterminé par l'avancement plus ou moins important des réflexions des acteurs locaux. Ainsi, à Valence (Drôme), la feuille de route a été l'occasion d'engager une réflexion en vue de doter la ville de son premier plan de protection de l'atmosphère. Dans d'autres cas, l'exercice n'a pas entraîné de réflexion particulière. C'est le cas en Ile-de-France, où le nouveau PPA vient d'entrer en vigueur. "La feuille de route n'a donc pas constitué un exercice de définition de nouvelles mesures, mais est venue agréger un certain nombre d'actions déjà engagées par les collectivités et retracées dans leurs propres documents stratégiques", constatent les sénateurs.

Pollution de l'air : Nicolas Hulot et Agnès Buzyn promettent des feuilles de route "opérationnelles"

Cet article a été publié dans Environnement & Technique n°372 | 13 juillet 2017 | Rachida Boughriet

Le ministre de la Transition écologique Nicolas Hulot et la ministre de la Santé Agnès Buzyn annoncent, ce jeudi 13 juillet, l'élaboration de feuilles de route "opérationnelles" pour respecter les valeurs limites de concentration en particules et en oxydes d'azote dans douze zones du territoire national, pointées par le [Conseil d'Etat](#). Saisie par l'association Les Amis de la Terre, la Haute juridiction administrative a en effet enjoint hier le gouvernement de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air, d'ici le 31 mars 2018, permettant de respecter les directives européennes en la matière.

Les deux ministres s'estiment, dans un communiqué, "confortés dans leur engagement par la décision du Conseil d'Etat (...) de faire du sujet Santé/Environnement un axe prioritaire de leur action." Ils précisent, qu'en accord avec le ministre de l'Intérieur Gérard Collomb, ils échangeront "prochainement" avec les préfets concernés pour définir une méthode et élaborer ces feuilles de route, d'ici à mars 2018, "en partenariat étroit avec les collectivités territoriales". Les feuilles de route devront traiter toutes les sources de pollutions (chauffage, industrie, circulation, automobile...) "en adaptant les mesures aux spécificités des territoires concernés."

Les ministres ont toutefois critiqué "la faiblesse des politiques conduites jusqu'à présent par l'Etat et les collectivités territoriales au regard de cet enjeu sanitaire majeur responsable de trop nombreux décès prématurés en France". Ils ont néanmoins salué la mise en place des certificats qualité de l'air pour les véhicules ([vignette Crit'air](#)) par la loi de transition énergétique ou encore l'adoption, le 10 mai dernier, du [Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques](#) (Prepa).

Le [Plan Climat](#), présenté le 6 juillet par Nicolas Hulot, prévoit également une nouvelle prime à la transition pour le remplacement des véhicules les plus polluants et l'accélération de la convergence de la fiscalité entre le diesel et l'essence. Auditionné le 12 juillet par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, M. Hulot a déclaré qu'il "*[fallait] être ferme sur ce sujet-là*" tout "*en évitant la double peine*" pour aider les ménages à changer leurs véhicules diesel pour un véhicule "*d'occasion qui leur permettra d'être dans les critères*".

"Il est désormais temps de passer rapidement des paroles aux actes. L'enjeu n'est en effet pas seulement d'éviter une condamnation financière de la Cour de justice de l'Union européenne, mais de garantir dans les faits le droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé comme le prévoit le code de l'environnement", a réagi, de son côté, le sénateur [Jean-François Husson](#). Il vient de publier un rapport pointant un accompagnement insuffisant par l'Etat des métropoles, désormais compétentes en matière de qualité de l'air.

[Rachida Boughriet, journaliste](#)

[Rédactrice spécialisée](#) © Tous droits réservés Actu-Environnement