



Évaluation des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air

MM. Jean-Louis Roumégas et Martial Saddier,
rapporteurs

Jeudi 19 mai 2016



AVANT-PROPOS

- ❑ Le 2 octobre 2014, le Comité de contrôle et d'évaluation des politiques publiques (CEC) a inscrit à son programme de travail l'évaluation des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air.
- ❑ À la demande du Comité, ce travail a bénéficié de l'assistance de la Cour des comptes, qui a présenté, le 21 janvier 2016, aux membres du CEC, les résultats de son enquête sur les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique.
- ❑ Parallèlement, les rapporteurs ont mené, entre février 2015 et avril 2016, leurs propres travaux, d'abord sur la pollution de l'air intérieur, sujet non traité par la Cour, puis sur les constats et les recommandations de cette juridiction, qu'ils ont voulu approfondir. Ils ont entendu, à cet effet, plus de 100 personnes.
- ❑ Les rapporteurs sont convaincus de **l'utilité et de la pertinence des actions mises en œuvre pour lutter contre la pollution de l'air** : depuis vingt ans, elles ont obtenu, avec l'appui du progrès technologique, des résultats très significatifs, voire spectaculaires. Il est aujourd'hui possible d'atteindre l'objectif fixé par la loi « LAURE » de 1996, à savoir « *la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé* » (article L. 220-1 du code de l'environnement).
- ❑ Ce rapport est présenté quelques mois après la COP21 qui a démontré qu'en matière environnementale, le volontarisme et le pragmatisme sont payants. Après les politiques de l'eau et du climat, **le temps est donc venu de relancer celle en faveur de la qualité de l'air.**
- ❑ **Les actions contre la pollution de l'air sont en effet perfectibles** : il faut les structurer davantage, aux niveaux national et local. Non seulement parce que l'Europe nous le demande – 19 des 25 zones connaissant des dépassements de seuil pour le dioxyde d'azote sont concernées par une mise en demeure de la Commission européenne – mais aussi, et surtout, parce que la protection de la santé humaine et la rationalité économique nous l'imposent.
- ❑ Au terme de leurs travaux, les rapporteurs font une **vingtaine de propositions communes** pour améliorer la lutte contre la pollution de l'air sur les six principales thématiques de cette politique publique.
- ❑ Ils ont en revanche adopté des **positions divergentes sur l'évolution de la fiscalité environnementale.**



1. Mieux connaître et évaluer

- **Parler simplement de la qualité de l'air est un exercice difficile.** Les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) utilisent, en effet, des indices différents, dont l'usage en zone rurale ou dans les petites villes est inadapté.
- **La pollution de l'air est un phénomène insuffisamment connu.** Seuls une quinzaine de polluants sont surveillés. Le dispositif actuel de surveillance ne permet en outre que de mesurer *les concentrations* de polluants dans l'air ambiant et non de quantifier *l'exposition réelle* des personnes à ces substances. Les interactions entre polluants (« effet cocktail ») constituent, de plus, une *terra incognita*.
- **Le coût économique et social de la pollution de l'air ne peut être établi, aujourd'hui, de manière précise :** il est difficile de déterminer un pourcentage précis de décès prématurés ou de pathologies dus à la pollution de l'air et de chiffrer leur impact financier. Une seule certitude : **la mortalité et la morbidité associées à ce phénomène sont sous-évaluées et leur coût, pour la société, est considérable.**

- **Coût de la mortalité et de la morbidité associées à la pollution de l'air extérieur = 30 Md€/an pour la Cour des comptes** ou entre 68 et 97 Md€/an pour la commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution.
- Coût estimé des décès, des pertes de bien-être et de production (arrêt maladie, etc.) et de l'impact sur les dépenses publiques associés à **six polluants intérieurs = 19 Md€** pour l'ANSES et le CSTB.
- **Coût estimé de la prise en charge de quatre maladies respiratoires :** 1 à 2 Md€ pour le système de soins, soit **15 à 30 % du déficit 2012 de la branche maladie.**

Propositions des rapporteurs

- **Établir un indice synthétique de la qualité de l'air**, qui soit commun à toutes les AASQA et de compréhension aisée.
- **Mettre à disposition du grand public un indice individualisé d'exposition à la pollution de l'air** (par exemple, par le biais d'une application sur les téléphones portables).
- **Créer des pôles de compétitivité dédiés à l'innovation en matière de pollution de l'air** dans les régions les plus touchées par ce phénomène.
- **Créer une structure de recherche interdisciplinaire sur les coûts tangibles et intangibles de la pollution de l'air** qui soit financée par un appel à projets de l'Agence nationale de la recherche (ANR).



2. Clarifier et simplifier la gouvernance des politiques

Le triptyque « climat–air–énergie » reste à construire.

La pollution de l'air et le changement climatique interagissent l'une avec l'autre. Ces deux enjeux sont pourtant traités par **des dispositifs qui ne sont pas toujours compatibles ou correctement articulés**. Ainsi, l'incitation à utiliser la biomasse pour le chauffage, une source d'énergie renouvelable considérée comme neutre du point de vue des gaz à effet de serre, peut contribuer, localement, à la surémission de particules fines.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique crée trois « briques » – le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), la stratégie bas-carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie –, sans définir toutefois de politique intégrée « climat–air–énergie ».

La planification nationale en faveur de la qualité de l'air est instable.

Alors que la politique en faveur de la qualité de l'air devrait s'inscrire dans le long terme, les plans nationaux ont été adoptés selon **un calendrier heurté**, en partie dicté par les risques de contentieux européen.

Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (2005-2010), qui attend son successeur depuis bientôt six ans ; **plan particules** de 2010 ; **plan d'urgence pour la qualité de l'air** (PUQA) de 2013 ; mesures figurant dans les **plans santé-environnement** (PNSE 2 de 2009-2013 et PNSE 3 de 2015-2019), etc.

Ces plans n'ont jamais été évalués, ce qui prive l'État d'un outil indispensable pour savoir si les actions sont efficaces et efficientes.

La planification locale est foisonnante et inaboutie.

Les collectivités territoriales sont fortement impliquées dans la définition et la mise en œuvre des politiques de lutte contre la pollution de l'air. L'efficacité de leur intervention est toutefois bridée par trois facteurs :

- ⇒ les **instruments de planification en faveur de la qualité de l'air sont nombreux** (PPA, PCAET, SRCAE, SRADDT) et la mise en cohérence de ces outils avec les planifications sectorielles (plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale, plans de déplacement urbain...) n'est pas assurée ;
- ⇒ les **outils les plus efficaces**, les plans de protection de l'atmosphère (PPA), sont **insuffisamment déployés** sur le territoire national ;
- ⇒ les mesures prises au plan local, par les préfets ou les collectivités territoriales, peuvent être **perturbées par des interventions du niveau national**.

La gestion des pics de pollution est inadaptée.

La gestion des épisodes de pollution présente trois grandes failles :

- ⇒ elle **ne permet pas une mise en place suffisamment rapide des mesures d'urgence**, le nouvel arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales ne faisant gagner qu'un seul jour ;
- ⇒ Le cheminement de la procédure – de l'information à la restriction, avec deux seuils de déclenchement – et son lien avec les niveaux de pollution et les enjeux sanitaires sont incompréhensibles ;
- ⇒ sa mesure la plus emblématique – **la circulation alternée** – **ne rime à rien** puisque l'interdiction de circuler en fonction des plaques d'immatriculation est aléatoire et ne permet pas de cibler les véhicules les plus polluants.

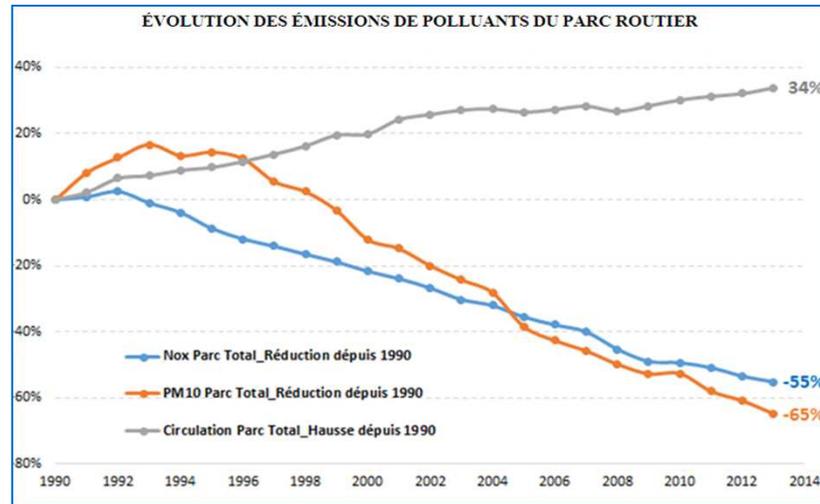


Propositions des rapporteurs

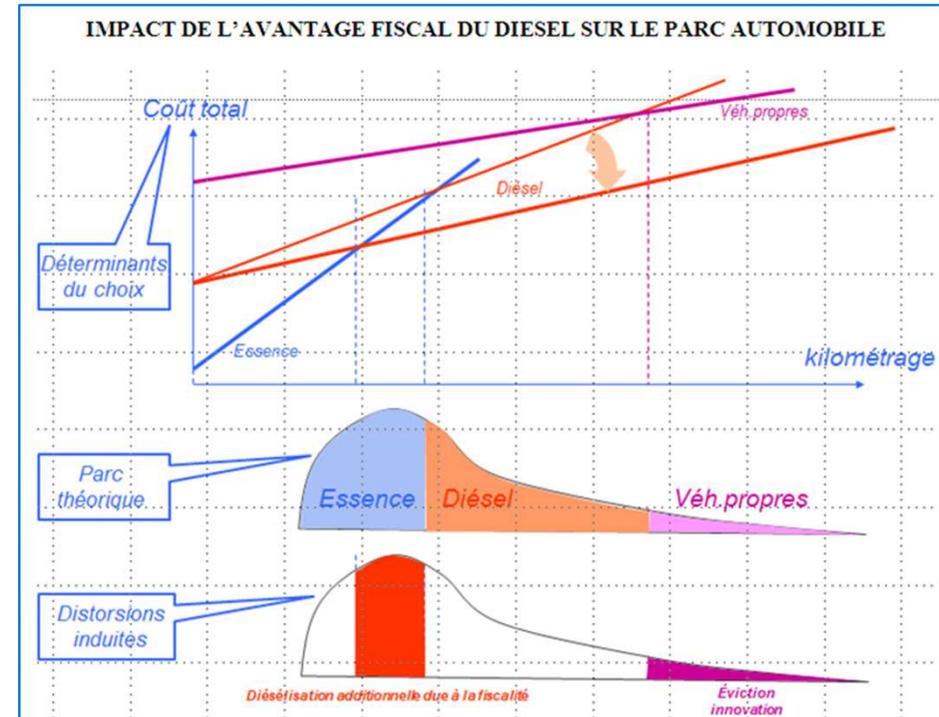
- **Mettre en cohérence les politiques de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air**, notamment en articulant le plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques, la stratégie « bas-carbone », la programmation pluriannuelle de l'énergie et la stratégie pour le développement de la mobilité propre.
- **Décentraliser davantage la conduite des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air** en confiant l'élaboration des plans de protection de l'atmosphère (PPA) aux régions ou aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).
- **Mieux évaluer les résultats de la lutte contre la pollution de l'air**, notamment en réalisant un inventaire national spatialisé (INS) des polluants à l'échelle du kilomètre, mis à jour chaque année, et en associant les AASQA et les organismes de recherche à l'évaluation des plans de protection de l'atmosphère des territoires les plus pollués.
- **Simplifier et accélérer la procédure de gestion des pics de pollution** en :
 - ⇒ permettant le **déclenchement anticipé** des mesures obligatoires sur la base des prévisions effectuées par les AASQA ;
 - ⇒ remplaçant les deux seuils de déclenchement par un **dispositif de vigilance atmosphérique, qui évolue en fonction de l'intensité de la pollution**, mesurée par quatre couleurs (vert, jaune, orange, rouge), sur le modèle, universellement compris, de la vigilance météorologique de Météo France ;
 - ⇒ substituant à la circulation alternée une **circulation graduée ou partagée, réservée aux véhicules les moins polluants ou au covoiturage** pour les trajets domicile-travail.
- **La gouvernance francilienne des épisodes de pollution**, qui est excessivement complexe car elle fait intervenir le préfet de police, le préfet de région, la région et la capitale, devrait être simplifiée en confiant l'adoption des recommandations et des mesures obligatoires à une seule autorité préfectorale, à l'exception de la circulation graduée ou partagée qui devrait être décidée par la Ville de Paris.

3. Faire de la lutte contre la pollution de l'air une priorité pour le secteur routier

- Les émissions de polluants du parc routier ont fortement baissé, grâce aux avancées technologiques encouragées par les normes Euro.



- Malgré ces bons résultats, les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$) restent surreprésentés dans le secteur routier, qui les émet à hauteur de respectivement 54 %, 16 % et 19 %. Ce secteur joue d'ailleurs un rôle décisif dans le dépassement des seuils réglementaires d'émission.
- La fiscalité pesant sur ce secteur favorise le rejet de certains polluants. Le taux réduit de TICPE en faveur du gazole joue comme une subvention en faveur des véhicules diesel, en abaissant leurs coûts et en les rendant compétitifs sur tous les trajets (et pas que sur les trajets les plus longs). Or ce différentiel est défavorable à la pollution atmosphérique puisqu'un litre de gazole émet plus de NO_x et de particules fines qu'un litre d'essence.



- La lutte contre la pollution atmosphérique n'est pas prise en compte par les aides au renouvellement du parc routier :
 - Les critères d'éligibilité du bonus-malus et de la prime à la conversion sont en effet uniquement fondés sur les émissions de CO_2 .
 - Ces aides ne soutiennent que l'achat de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, leur montant cumulé maximal (10 000 euros) restant très inférieur au coût moyen d'une voiture électrique (30 000 euros). Une aide a été prévue pour aider les ménages non imposables à acheter les véhicules essence les moins polluants, mais elle n'est que de 500 euros. Cette prime a d'ailleurs été un échec (seulement 70 demandes sur l'année 2015).



- **Le transport routier de marchandises** (85 % du transport terrestre) **est un secteur fortement émetteur** : les poids-lourds roulant au gazole émettent 37 % des NO_x du secteur routier et les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent environ 30 % des PM_{2,5} du secteur routier. L'offre de poids-lourds ou de véhicules utilitaires roulant au gaz naturel (GNV) ou à l'électricité est trop faible alors que ces véhicules constituent la solution idéale pour résoudre, en zone urbaine, l'impact environnemental du dernier kilomètre de livraison.
- **La mise en place de zones à circulation restreinte (ZCR)**, accordant des facilités de circulation aux véhicules les moins polluants, prévue par la loi Grenelle II de 2010, **a déjà pris six ans retard**. Cette mesure, qui a un impact positif avéré sur la diminution des concentrations de polluants au niveau local et le renouvellement du parc routier, est pourtant appliquée en Europe centrale et du Nord depuis environ dix ans.
- **Le contrôle des émissions de véhicules souffre de faiblesses structurelles**, les essais en laboratoire ne permettant pas de respecter les seuils fixés par les normes Euro. Ainsi, seuls 10 % des véhicules diesel Euro 6 respecteraient cette norme en conditions de conduite réelles. Pour tenir compte de ces écarts, la Commission européenne a adopté, le 20 avril 2016, un règlement sur les essais en conduite réelle qui relève les seuils d'émissions de NO_x pour les nouveaux modèles de 110 % à partir de septembre 2017 et de 50 % à partir de janvier 2020.

Propositions des rapporteurs

- **Rendre les aides au renouvellement du parc plus incitatives**, en créant, à côté du bonus-malus centré sur le changement climatique (CO₂), un **bonus-malus « pollution atmosphérique »** (NO_x et particules) et en instituant une **prime à la casse ciblée** sur les véhicules très polluants (poids-lourds, VUL et autocars anciens).
- **Développer l'offre de poids-lourds et de VUL roulant à l'électricité ou au GNV et faciliter les ruptures de charge destinées à utiliser de tels véhicules** pour effectuer le dernier km de livraison.
- **Agir sur le nombre de véhicules en circulation en :**
 - ⇒ **instaurant des zones à faible émission** reposant sur l'identification obligatoire des véhicules en fonction des normes Euro et l'octroi de facilités de circulation aux véhicules les moins polluants
 - ⇒ **incitant les entreprises à mettre en place le covoiturage** et en assurant la prise en charge, par l'employeur, de la moitié des frais engagés par les covoitureurs.
- **Appliquer, dans des délais resserrés, le nouveau cycle d'essai des véhicules en conditions d'usage réelles et créer une autorité européenne de surveillance des niveaux d'émission des véhicules**, qui soit indépendante des États membres et des constructeurs et procède à des contrôles aléatoires sur le parc roulant.



4. L'industrie : améliorer le contrôle des petites installations et soutenir l'innovation

- Tous domaines confondus, depuis vingt ans, **les baisses d'émissions les plus importantes concernent les polluants d'origine industrielle**, ce phénomène ne pouvant être exclusivement imputé à celui de la désindustrialisation.
- Les résultats obtenus par ce secteur témoignent, de manière incontestable, de **l'efficacité des mesures réglementaires mises en place et des efforts importants consentis par les industriels** pour traiter ou réduire les rejets de polluants.

Une baisse très significative des émissions industrielles

Les données du CITEPA font état d'une baisse sensible de la plupart des polluants émis par l'industrie manufacturière entre 1990 et 2003 : – 97 % pour le chrome, – 89 % pour le cadmium, – 78 % pour le dioxyde de soufre, – 71 % pour l'arsenic, – 48 % pour le NO_x et près de – 35 % pour le monoxyde de carbone.

Propositions des rapporteurs

- Pour traiter une pollution industrielle de plus en plus diffuse, un travail de fond devrait être mené pour **identifier les installations classées (ICPE) soumises à simple déclaration les plus polluantes**. Ces installations, contrairement aux ICPE soumises à autorisation préfectorale, ne sont pas inspectées régulièrement, mais peuvent faire l'objet d'un contrôle dit périodique, effectué par des organismes agréés, qui concerne 2 500 à 3 000 établissements par an. Or les rapports des organismes agréés ne sont pas adressés aux services de l'État et les maires ne sont pas informés des contrôles périodiques effectués dans leur commune. **Les résultats de ces évaluations devraient donc être transmis aux préfets et aux maires.**
- Par ailleurs, **un fonds « air-industrie » devrait être expérimenté** pour aider les industries qui souhaitent mettre en œuvre les techniques de dépollution les plus performantes. Ce dispositif d'incitation financière devrait être **conçu sur le modèle du fonds air-bois de l'ADEME**, qui subventionne le remplacement des appareils de chauffage les moins performants.

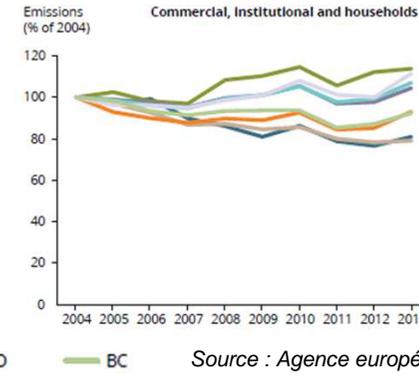
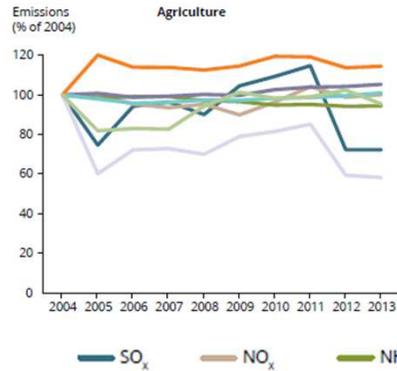


5. L'agriculture et le résidentiel tertiaire : deux secteurs à la traîne

Agriculture

Résidentiel tertiaire

— Des émissions stables ou en progression



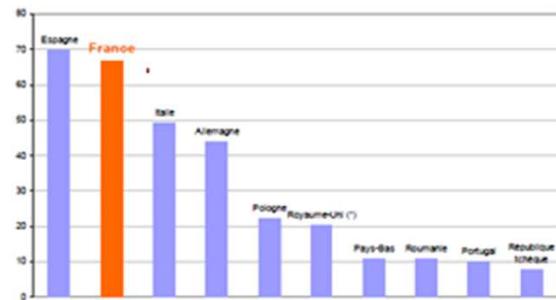
Source : Agence européenne de l'environnement

— Des sources de pollution diffuses et difficilement quantifiables

L'épandage des engrais est la source quasi exclusive des émissions d'ammoniac et les produits agricoles biocides sont projetés dans l'air ambiant.

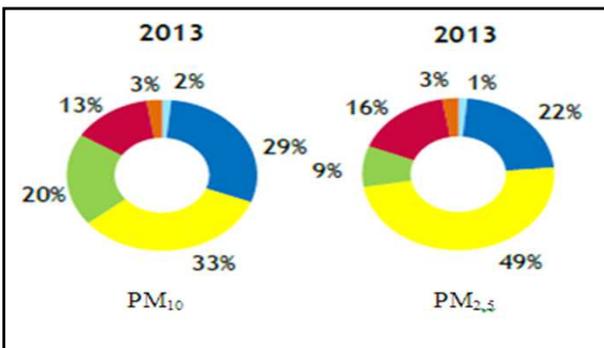
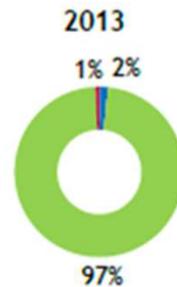
Le chauffage résidentiel, par biomasse en particulier, est la principale source d'émissions de particules fines (jusqu'à la moitié des PM_{2,5}),

VENTES DE PRODUITS PHYTOSANITAIRES EN 2013 (MT) : 10 PREMIERS ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE



(*) Chiffre 2012. Source : Eurostat }

L'ammoniac (NH₃)



Les particules proviennent surtout de la combustion de la biomasse





Agriculture

Résidentiel tertiaire

— La qualité de l'air est la résultante de politiques poursuivant d'autres objectifs :

* Face à la stagnation des rendements, **l'agriculture doit impérativement se réformer pour accroître sa compétitivité en limitant les intrants :**

- ⇒ **en privilégiant les engrais d'origine animale par rapport à l'azote minéral**, ce qui suppose de collecter le lisier et de l'entreposer dans des fosses couvertes
- ⇒ **en veillant à la montée en charge du plan Ecophyto 2** qui a pour objectif de réduire la consommation de produits phytosanitaires, notamment grâce aux certificats d'économie de produits phytosanitaires, conçus sur le modèle des certificats d'économie d'énergie

Proposition des rapporteurs

- Favoriser la **diffusion des bonnes pratiques inscrites dans le Projet agro-écologique pour la France.**

* La performance énergétique du parc immobilier est le gage de celle de la qualité de l'air. Les conditions en sont une **meilleure isolation des bâtiments** et un **meilleur rendement des appareils de chauffage**. Ce dernier repose sur :

- ⇒ le remplacement des appareils anciens qu'il faut encourager par des incitations telles que le fonds air-bois
- ⇒ le bon entretien des appareils de chauffage car un appareil mal entretenu pollue davantage.

Propositions des rapporteurs

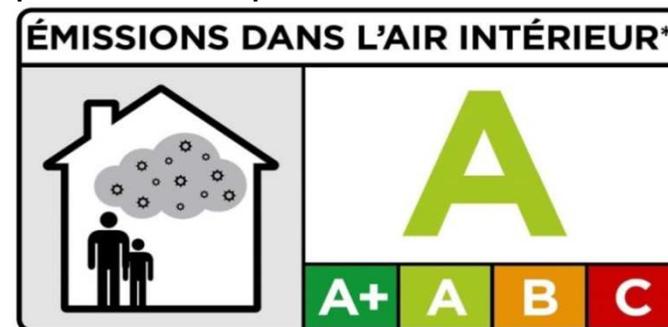
- Améliorer les **performances des appareils de chauffage.**
- Améliorer le **diagnostic de performance énergétique (DPE).**



6. La lutte contre la pollution de l'air intérieur

- **La mobilisation progressive des pouvoirs publics**
 - création de l'Observatoire de la qualité de l'air intérieur en 2001
 - principe d'un plan national santé environnement dès 2004, couvrant une période de cinq ans
 - le PNSE 3 2015-2019 intègre le plan pour la qualité de l'air intérieur, fort de 26 mesures
- **Un bilan consistant**
 - **Les études sur les milieux** (80 % de notre temps est passé à l'intérieur) : après une étude sur 567 logements, révélant la nécessité d'agir, l'OQAI lance successivement une campagne concernant les lieux de vie des enfants (300 écoles), les bureaux, les bâtiments performants en énergie et les établissements recevant du public (hôpitaux et maisons de retraite).
 - **Les études sur les populations** : l'étude internationale ISAAC constate que 30 % des élèves sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS et l'ANSES ; les études ELFE et ESTEBAN s'attachent à suivre des individus de la naissance à l'âge adulte pour étudier l'influence du milieu de vie sur la santé.

- **La réglementation par seuil fixe des limites destinées à déclencher des actions d'information ou de remédiation :**
 - les valeurs-guides réglementaires pour l'air intérieur (VGAI) définies pour le formaldéhyde et le benzène fixent les objectifs à ne pas dépasser
 - les valeurs d'action réglementaire déclenchent les actions de remédiation
- **L'information du public et des professionnels :**
 - l'étiquetage des matériaux de construction et de décoration, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013, tient compte du formaldéhyde et des composants organiques volatils, mais aussi d'autres substances toxiques. Il complète l'interdiction de fabrication de produits CMR
 - les fiches de déclaration environnementale doivent étayer les déclarations des fabricants et la base INIES créée par le CSTB est à la disposition des professionnels
 - la déclaration annuelle des fabricants-importateurs-distributeurs de nano-matériaux
- **L'accompagnement des malades par des conseillers médicaux en environnement intérieur**, partiellement financé par le PNSE 2





Un air intérieur plus pollué que l'air extérieur, conséquence de pollutions multiples qui interagissent entre elles dans des logements mieux isolés, donc plus confinés

❑ Une démarche longue et exigeante à suivre pour l'**étiquetage des produits d'ameublement et d'entretien**

❑ **Une gouvernance touffue**, qu'il importe de clarifier pour rendre le message plus clair et mieux utiliser l'argent public

❑ Il reste des **zones d'ombre** :

- le monde du travail
- le cas du radon

Équipements

- 1 ameublement (bois collés)
- 2 ventilation et climatisation mal réglées
- 3 chaudières, cheminées, poêles mal réglés
- 4 production d'humidité des machines à laver, sèche-linge...
- 5 poubelles, stockage des déchets
- 6 cheminée ou poêle mal réglés

Activités humaines

- 7 bricolage, émanations des voitures, motos...
- 8 produits de toilette et cosmétiques, humidité
- 9 aspirateur, produits d'entretien, parfums d'intérieur, bougies, encens...
- 10 cuisson
- 11 tabagisme

Occupation des locaux

- 12 plantes (allergènes, engrais, pesticides)
- 13 métabolisme
- 14 animaux

Sol

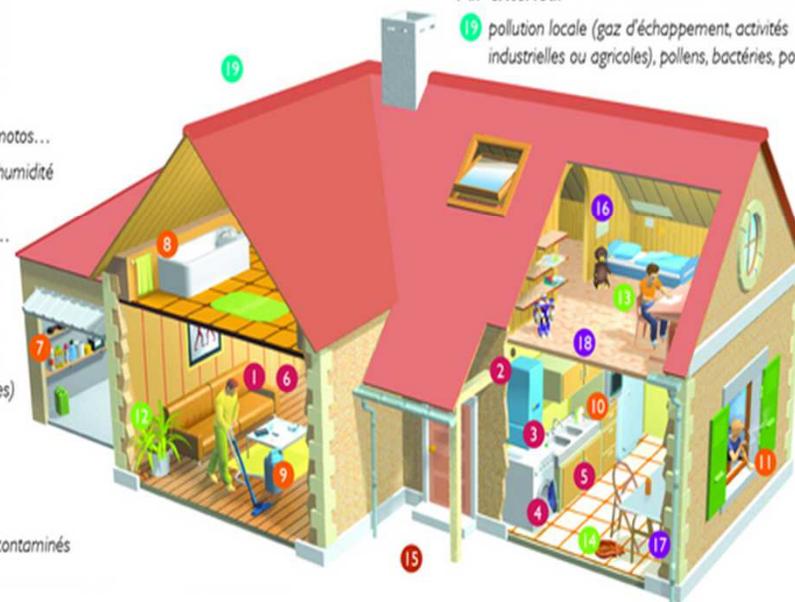
- 15 émanations naturelles (radon), sols contaminés

Matériaux de construction et de décoration

- 16 peintures, vernis, colles
- 17 isolants
- 18 revêtements de sols, murs, plafonds

Air extérieur

- 19 pollution locale (gaz d'échappement, activités industrielles ou agricoles), pollens, bactéries, poussières...



© ADOBE / Atelier des globules

Propositions des rapporteurs

- Faire de l'**Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES)** le pivot de l'action en santé-environnement.
- Lancer une **campagne nationale de sensibilisation** aux risques de pollution de l'air intérieur.
- Concilier **qualité de l'air et normes en matière de logement**.



7. La fiscalité environnementale

Les rapporteurs ont adopté **des positions divergentes sur la fiscalité environnementale.**

La fiscalité des carburants

- **M. Jean-Louis Roumégas** considère qu'un différentiel de taxation en faveur d'un des deux carburants ne peut être justifié que si l'un d'entre eux est moins « émetteur » que l'autre. Or, un litre de gazole émet plus d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines qu'un litre d'essence.
- Par conséquent, **le différentiel de taux de la TICPE en faveur du gazole doit être supprimé et même être inversé, afin que le gazole soit davantage taxé que l'essence.**
- C'est seulement à cette condition que pourrait être institué un **système de prix efficace**, qui pénalise les polluants atmosphériques à hauteur de leurs dommages environnementaux et incite les consommateurs à faire de bons arbitrages. Des délais devraient être cependant prévus pour faciliter l'acceptabilité d'une telle mesure ; ils devraient être couplés à un mécanisme transitoire compensateur pour les activités commerciales qui ne disposent pas, à court terme, d'alternatives au diesel, comme, par exemple, le transport routier de marchandises.
- **M. Martial Saddier** estime que la réduction du différentiel de taux de la TICPE serait problématique à un double point de vue :
 - elle contribuerait à réduire la demande en voiture diesel et affecterait la valeur de ces véhicules (neufs et d'occasion), pénalisant ainsi les constructeurs et les propriétaires de diesel. Or la « dé-diésélisation » est déjà en marche, puisqu'en à peine trois ans, les voitures diesel ont perdu 15 points de part de marché ;
 - elle compromettrait la réalisation de l'objectif européen de niveau moyen d'émissions de dioxyde de carbone, qui est fixé à 95 grammes de CO₂/km à partir de 2020 pour le parc de voitures neuves, pour lequel le diesel est incontournable.
- Par conséquent, **il faut maintenir la fiscalité sur les carburants et privilégier le retrait, par des aides incitatives, des véhicules essence et diesel les plus anciens** : remplacer un vieux véhicule par un plus récent, quelle que soit son énergie, est toujours très profitable à la réduction des émissions de CO₂ et de polluants.



La taxation des poids-lourds

Pour M. Jean-Louis Roumégas, les véhicules lourds devraient contribuer plus fortement à l'objectif de lutte contre la pollution de l'air.

Il est indispensable d'envoyer, à cet effet, un **signal prix au transport routier de marchandises**, en agissant sur le levier de la fiscalité. Or le seul instrument qui puisse être, après le fiasco de l'écotaxe, mobilisé rapidement, tout en respectant la réglementation européenne, est celui de **la taxe sur les poids-lourds de fort tonnage ou « taxe à l'essieu », qui doit être augmentée.**

Pour M. Martial Saddier, il est préférable d'agir sur le levier réglementaire, en s'appuyant sur les normes Euro, pour trois raisons : la fiscalité qui pèse sur le transport routier de marchandises est déjà élevée ; les normes Euro applicables aux poids-lourds ont démontré leur efficacité, d'autant que ces véhicules sont, contrairement aux voitures particulières, d'ores et déjà testés avec des cycles d'essai qui reflètent les conditions d'usage ; une taxation environnementale accrue des poids-lourds ne permettrait pas de lutter contre les émissions des véhicules utilitaires.

La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) « air »

Pour M. Jean-Louis Roumégas, les montants actuels de la TGAP « air » sont trop faibles pour « internaliser » les dommages liés aux rejets de polluants et inciter les industriels à appliquer les meilleures techniques disponibles (MTD), définies au niveau européen.

Pour que cette taxe ait un effet financier incitatif à la réduction des émissions, il faut **augmenter ses taux, pour les rendre supérieurs au coût marginal de dépollution**, car ainsi il reviendrait moins cher aux industriels de dépolluer que de payer la taxe.

M. Martial Saddier n'est pas favorable à un alourdissement de la fiscalité sur le secteur qui a le plus fourni d'efforts en matière de lutte contre la pollution de l'air.

En outre, une hausse de la TGAP « air » **renchérirait les coûts de nos industries**, qui supportent déjà des surcoûts réglementaires auxquelles échappent les pays émergents.