

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 12066	De <b>M. Bastien Lachaud</b> ( La France insoumise - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > pollution	<b>Tête d'analyse</b> > Pollution atmosphérique	<b>Analyse</b> > Pollution atmosphérique.
Question publiée au JO le : <b>11/09/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>05/03/2019</b> page : <b>2210</b>		

### Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la qualité de l'air. Le 9 août 2018, l'ONG Transport et Environnement rendait publique une étude évaluant la quantité de particules fines dans l'air des grandes métropoles européennes et cherchant à en mesurer l'impact sanitaire sur les individus. La méthodologie utilisée pour établir une corrélation pédagogique entre taux de particules fines dans l'air et influence sur la santé provient de l'institut indépendant Berkeley Earth. Cet institut s'est fait connaître initialement par sa volonté de mener en toute transparence un véritable réexamen des données et conclusions du GIEC sur le réchauffement climatique. Ses fondateurs pensaient ainsi en relativiser la portée. Il n'en fut rien. Le crédit dont jouit cet institut en est d'autant plus grand. L'étude en question révèle que la pollution atmosphérique à Paris est telle que le simple fait d'y vivre un an équivaldrait à la consommation de 183 cigarettes. La confrontation de ces résultats à ceux d'autres études est particulièrement inquiétante. On sait que le risque d'accident vasculaire cérébral augmente de 20 à 30 % chez une personne adulte fumant une seule cigarette par jour. Le risque d'avoir un infarctus augmente de 50 %. C'est ce que montre une étude parue le 24 janvier 2018 dans le *British medical journal*. Cette étude a ceci d'intéressant qu'elle souligne que la différence entre une grande consommation et une faible consommation de cigarettes n'implique pas nécessairement une diminution des risques sanitaires de même grandeur. Il est donc très vraisemblable que les risques sanitaires liés à la pollution de l'air connaissent une évolution analogue. De plus, l'analogie heuristique employée pour mesurer l'impact de la pollution de l'air sur les personnes ne permet pas de mesurer les effets spécifiques de cette pollution sur les enfants. Or il est hautement probable que cette pollution n'endommage plus gravement leurs organismes, encore en formation, que ceux des adultes. En réalité les effets délétères de la pollution atmosphérique sont bien assez documentés depuis des années pour savoir qu'il y a urgence à agir. Elle contribue de façon décisive et gravissime au réchauffement climatique dans des proportions telles que c'est l'avenir de l'espèce humaine elle-même qui est incertain. La pollution atmosphérique nuit également de façon notoire à la santé. Ces deux seules raisons devraient suffire à engager le pays sur la voie de la sortie des énergies carbonées. Toutefois, il est clair que les considérations financières sont bien plus aptes à persuader les dirigeants que les simples considérations du bon sens et de l'humanisme. C'est pourquoi il faut ajouter que l'augmentation des risques sanitaires induite par la pollution de l'air représente nécessairement des surcoûts extraordinairement lourds pour les différents secteurs de la protection sociale. Il est même vraisemblable que les investissements nécessaires à l'abandon des énergies carbonées pourraient être à moyen terme compensés pour une part non négligeable par l'économie faite sur ces surcoûts. C'est pourquoi il souhaite apprendre quand et comment il compte, en lien notamment avec les ministères de l'économie, des transports, de l'Europe et de la santé, agir pour réduire drastiquement la pollution atmosphérique des agglomérations françaises.



## Texte de la réponse

Depuis ces 20 dernières années, des progrès importants ont déjà été faits en faveur de la qualité de l'air : par exemple, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM10) ont été divisées par deux depuis 2000, et les concentrations moyennes annuelles de ces polluants ont baissé de l'ordre de 20 à 30 % sur la même période. Toutefois, la qualité de l'air reste un enjeu majeur de santé publique. Dans sa dernière estimation publiée le 21 juin 2016, l'agence nationale de santé publique estime que la pollution atmosphérique est responsable en France de 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans. Il reste de nombreuses zones dans lesquelles les valeurs limites réglementaires ne sont pas respectées. La France est ainsi en situation de contentieux européen pour le dioxyde d'azote et de précontentieux pour les PM10. La décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017 enjoint par ailleurs de prendre toutes les mesures nécessaires pour repasser sous les seuils sanitaires dans les délais les plus courts possibles en tous points du territoire. Il n'y a plus de solution univoque pour réduire la pollution : il faut agir dans tous les secteurs, en conjuguant les efforts des instances européennes, de l'État, des collectivités territoriales, des citoyens et des acteurs économiques, pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. De nombreuses mesures sont régulièrement prises au niveau national en faveur de la qualité de l'air : - la mutation du parc automobile est accélérée, en imposant le renouvellement des flottes publiques par des véhicules peu polluants, et en facilitant le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides avec un objectif de 7 millions de points de recharge d'ici à 2030 sur le territoire ; - les entreprises ayant plus de 100 salariés sur un même site couvert par un plan de déplacements urbains doivent élaborer un plan de mobilité depuis le 1er janvier 2018 ; - le suramortissement pour les poids lourds roulant au gaz naturel a été prolongé jusqu'à fin 2019 ; - le rapprochement des taxes sur le gazole et sur l'essence a été poursuivi. L'écart qui était presque de 18 c€/l en 2013 est de moins de 8 c€/l en 2018 ; - une enveloppe de 10 M€ a été mobilisée sur le fonds de financement de la transition énergétique pour financer des investissements permettant de réduire les émissions polluantes d'origine agricole. L'appel à projets « Agr'air » financé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) (10 M€ sur 5 ans) accompagne également des projets collectifs pilotes afin de réduire les émissions de polluants dans les exploitations agricoles ; - les collectivités territoriales peuvent créer des zones à faibles émissions et octroyer des tarifs de stationnement préférentiels pour les véhicules les moins polluants, grâce aux « certificats qualité de l'air ». Le service de délivrance des certificats qualité de l'air est ouvert depuis le 1er juillet 2016. Plus de 12 millions de certificats ont déjà été délivrés ; - en complément du crédit d'impôt transition énergétique, l'ADEME a mis en place des aides permettant aux collectivités de subventionner les particuliers souhaitant renouveler leurs appareils de chauffage au bois par des appareils plus performants ; - une meilleure prise en compte de la qualité de l'air est prévue dans les documents de planification : les plans climat-énergie-territoriaux (PCET) comportent désormais des mesures relatives à la qualité de l'air en devenant ainsi des plans climat-air-énergie-territoriaux (PCAET) qui concerneront d'ici 2019 tous les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 20 000 habitants ; - le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) a été adopté le 10 mai 2017 après une large concertation des parties prenantes et du public. Il prévoit des mesures de réduction des émissions dans tous les secteurs, ainsi que des mesures de contrôle et de soutien des actions mises en œuvre. Il prévoit également des actions d'amélioration des connaissances, de mobilisation des territoires et de financement. De plus, conformément à la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017, des « feuilles de route » pour parvenir à une amélioration rapide et notable de la qualité de l'air ont été élaborées dans l'ensemble des territoires français présentant des dépassements des normes de qualité de l'air. Ces feuilles de route amplifient les dynamiques déjà localement engagées en faveur de la qualité de l'air que ce soit dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère ou de politiques propres des collectivités. Opérationnelles et multi-partenariales, elles définissent des actions concrètes de court terme permettant d'aller plus loin et plus vite, en renforçant les moyens mobilisés en faveur de la qualité de l'air. Le fonds « air-mobilité » mis en place par l'ADEME et doté de 140 M€ sur la période 2018-2020, permettra notamment d'accompagner la mise en œuvre de ces feuilles de route, à hauteur de 2 M€ pour chaque territoire concerné, et 3 M€ pour les territoires concernés par le dépassement des normes pour les particules fines. L'ensemble de ces actions renforce l'efficacité des plans de protection de l'atmosphère (PPA) adoptés par les préfets après concertation avec les acteurs locaux dans les zones les plus polluées, et qui sont régulièrement révisés. Le

nouveau PPA d'Île-de-France a été approuvé en janvier 2018, l'enquête publique du projet de PPA de la vallée de l'Arve s'est achevée en janvier 2019 et la révision des PPA de la région PACA a été annoncée. Ces derniers mois, des mesures renforcées ont été prises ou annoncées : - le plan de rénovation énergétique des bâtiments a été adopté le 26 avril 2018. Il prévoit notamment, pour la rénovation du parc tertiaire public, de mobiliser le grand plan d'investissement à hauteur de 1 Mds€ supplémentaire pour la rénovation des cités administratives, et 3 Mds€ pour les projets de rénovation des collectivités, le déploiement d'aides à l'ingénierie, l'encouragement des contrats de performance énergétique, ou le soutien à la massification ; - dans le secteur industriel, la France soutient activement l'adoption des textes relatifs aux meilleures techniques disponibles, qui se traduisent par des baisses régulières des émissions ; - le projet de loi de finances pour 2019 crée un dispositif de suramortissement destiné à soutenir les investissements des armateurs dans des navires à énergies propres ; - le Gouvernement a présenté le 14 septembre 2018 son « plan vélo et mobilités actives » qui prévoit notamment, en complément de la dotation de soutien à l'investissement local qui peut soutenir les projets des collectivités de mobilités alternatives à la voiture individuelle, la création d'un fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€, visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités ; - l'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, permet ainsi aux territoires d'anticiper la mise en œuvre de ce fonds national, et plus généralement de soutenir les collectivités territoriales, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable ; - le 8 octobre 2018, 15 villes et métropoles se sont engagées à déployer ou à renforcer une zone à faibles émissions sur leur territoire d'ici fin 2020. L'État s'est engagé à apporter son soutien aux territoires dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un développement et un fonctionnement efficaces des zones ; - le 14 novembre 2018, le Premier ministre a annoncé le doublement de la prime à la conversion pour les 20 % des ménages les plus modestes et pour les actifs non imposables qui roulent plus de 60 km par jour pour aller au travail, 300 000 primes ont été sollicitées en 2018 ; - le projet de loi d'orientation des mobilités, présenté en Conseil des ministres le 26 novembre 2018, apportera par ailleurs de nouveaux outils aux collectivités pour faciliter le développement des nouvelles mobilités, comme le covoiturage domicile-travail. Elle permettra par exemple à tous les employeurs privés et publics de contribuer aux frais de déplacement domicile-travail à vélo ou en covoiturage de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Cette contribution, appelée « Forfait mobilité durable » remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour.