

Les perspectives issues du Grenelle de l'environnement : vers une prise en compte conjointe de la pollution atmosphérique et du changement climatique

Perspectives from the « Grenelle » of environment in France: towards a common approach of air pollution and climate change

Intervention de M. le Sénateur Philippe RICHERT,
Président du Conseil national de l'Air français,
au symposium APPA/EFCA des 6 et 7 novembre 2008 à Strasbourg.

*Speech of Senator Philippe RICHERT,
President of the French National Air Council,
at the EFCA symposium in Strasbourg, 6-7 November 2008.*

Si l'on a pu dire, au début des années 1990, que la France avait un certain retard dans la prise en compte des problématiques de qualité de l'air comme de changement climatique, elle l'a aujourd'hui largement rattrapé, avec la mise en chantier de projets de lois novateurs et ambitieux, à la suite du « Grenelle de l'environnement », vaste concertation engagée avec l'ensemble des acteurs concernés.

La France avait jusqu'à présent traité les problèmes de pollution atmosphérique et de changement climatique sous l'égide de structures nationales et régionales distinctes et par des dispositifs séparés. Le « Grenelle de l'environnement » a constitué une expérience particulièrement forte et novatrice dans la vie démocratique française, en faisant participer l'ensemble des acteurs concernés – État, collectivités territoriales, syndicats de salariés, associations de protection de l'environnement – à une large concertation qui a permis de faire évoluer profondément les logiques d'appréhension des problématiques environnementales.

La structuration de cette concertation en groupes de travail a malheureusement conduit à traiter la qualité de l'air et le climat dans des ateliers différents. Les conclusions du « Grenelle » ont reflété ce cloisonnement « historique » en traitant insuffisamment nombre d'interactions pourtant déterminantes pour les politiques proposées. C'est le cas notamment du dispositif de bonus-malus mis en place pour l'achat

de véhicules neufs, qui tend à encourager l'achat de petites voitures diesel, moins émettrices de CO₂, mais non équipées de filtres à particules.

La traduction législative et réglementaire en cours, de cette phase de concertation tout à fait exceptionnelle, veille à combler ces lacunes en conciliant au mieux les deux enjeux. Ce fut tout le sens du chantier 33 du Grenelle de l'environnement « Air et atmosphère » dont la mission m'avait été confiée. La première des lois prévues a été adoptée à la quasi unanimité des parlementaires, chose exceptionnelle. Elle consacre les objectifs et détermine les orientations principales pour l'action. D'autres lois (dont les lois de finances) fixeront de manière plus détaillée les mesures concrètes permettant de satisfaire ces ambitions.

Un effort important a été nécessaire pour faire évoluer les mentalités et les structures afin que soient prises en compte la transversalité des enjeux et la convergence des objectifs en matière de qualité de l'air et de climat, mais nous sommes en train de modifier le code de l'environnement en profondeur pour qu'il affiche clairement les liens nécessaires entre les deux domaines. Ceux-ci seront désormais traités au sein d'une même structure (la Direction générale de l'énergie et du climat) au ministère en charge de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Ce décloisonnement devra être décliné par une nouvelle gouvernance au niveau local.

On peut citer, parmi les nombreuses avancées issues du « Grenelle », et pour ce qui nous occupe ici, les mesures suivantes :

- Le plan de réduction des pollutions particulaires vise un objectif à terme de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les $\text{PM}_{2,5}$, avec une valeur cible de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2010 qui deviendra une valeur limite en 2015. Ceci va largement au-delà des normes édictées par la directive européenne 2008-50.
- La part du trafic routier devra être sensiblement réduite au profit de celle des transports par voies ferrées et navigables. La part de ces derniers devra passer de 14 % à 25 % d'ici 2022. Une éco-redevance sera instituée pour la circulation des poids lourds sur les routes nationales. Elle pourra être déclinée pour les routes départementales dans certaines régions. La région Alsace a mené des études qui montrent la pertinence de telles mesures, déjà appliquées dans d'autres pays comme la Suisse et l'Allemagne.
- Le développement des transports collectifs en site propre, dans les agglomérations et leur périphérie, sera encouragé. Il s'agit de mettre en place des tramways ville-campagne ou « tram-trains » capables d'élargir leur rayon de desserte à 20 ou 30 km des agglomérations, comme cela se fait déjà dans certains pays.
- Toujours dans le domaine des transports, avec la révision des plans de déplacement urbain, on recherchera le développement du co-voiturage et des plans de déplacement d'entreprises.
- Les orientations du Grenelle préconisent la mise en place de schémas régionaux « climat-air-énergie », en liaison avec les politiques d'aménagement du territoire. Ils seront élaborés dans le cadre de consultations élargies entre l'État et les collectivités territoriales. Ils reprendront à la fois les anciens plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) et les problématiques liées au climat, pour une approche « gagnant-gagnant » sur les deux plans.

Il faudra cependant rester vigilant dans un certain nombre de domaines où les co-bénéfices sont plus difficiles à obtenir, et pour lesquels les politiques

d'ores et déjà engagées n'ont pas suffisamment pris en compte ces interactions entre pollutions et climat.

C'est le cas notamment de la filière bois-énergie, dont on a fait la promotion au nom de la préservation du climat, sans être assez attentifs aux émissions de polluants et principalement de particules, préjudiciables à la santé.

Un plan ambitieux est également engagé pour améliorer l'efficacité énergétique des logements, avec la mise en œuvre de techniques et matériaux d'isolation performants. Il faudra cependant faire attention, notamment par une ventilation adaptée, à ce que cela ne conduise pas à un calfeutrement excessif des logements, au détriment de la qualité de l'air intérieur et donc de la santé. Il y a là, compte tenu du temps passé dans les lieux clos, et des concentrations souvent plus importantes de certains polluants qu'on y découvre, un enjeu important de santé publique. Le second plan national de santé environnementale (PNSE) lié au Grenelle de l'environnement, qui fait une large place aux problèmes de qualité de l'air intérieur, devra y veiller.

D'une manière générale, l'urgence de la lutte contre le réchauffement climatique ne doit pas faire oublier les autres enjeux de lutte contre les pollutions et de préservation des écosystèmes. On ne peut admettre de voir des véhicules alimentés par de l'huile de friture usagée. Les politiques indifférenciées de développement des biocarburants occultent les menaces pour la biodiversité et les équilibres écologiques, économiques et sociaux. De même, la question des charges critiques, de l'acidification des sols et de l'eutrophisation des lacs et cours d'eau reste très insuffisamment prise en compte.

Enfin, la gouvernance de ces questions devra être repensée, aux différents niveaux, pour assurer la concertation nécessaire entre l'ensemble des acteurs concernés ainsi qu'une appropriation élargie des approches d'expertise et de gestion des risques.

La France vient de faire un pas de géant sur ces chemins aussi novateurs qu'ambitieux.

Philippe RICHERT