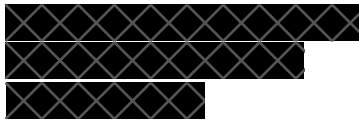




Contact :

Tony Renucci



tony@respire-asso.org

M. Yannick Jadot  
31, cité d'Antin  
75009, Paris

Monsieur le député européen,

La pollution de l'air est un enjeu sanitaire primordial. Elle tue jusqu'à 100 000 personnes par an en France et provoque de graves maladies respiratoires, cardiovasculaires, neurologiques, etc. La pollution de l'air est d'autant plus insidieuse qu'elle touche en grande partie les plus vulnérables qui n'ont pas la possibilité d'y échapper.

Aujourd'hui, malgré une baisse globale des niveaux de pollution depuis une vingtaine d'années, la situation en France reste préoccupante. Les seuils légaux d'exposition de polluants ne sont pas respectés et l'action de notre pays reste insuffisante pour protéger nos concitoyens. C'est pour cette raison que la France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union Européenne en 2019 et par le Conseil d'État en 2021.

L'association Respire, association nationale pour l'amélioration de la qualité de l'air, forte de 2000 adhérents, sensibilise le grand public et les décideurs publics à la pollution de l'air depuis 2011 à travers des études, prises de position, actions en justice, etc.

C'est pourquoi, en vue de l'élection présidentielle, nous vous adressons un pacte de 20 engagements, qui nous semblent indispensables pour protéger la santé des Françaises et Français.

Nous attendons de votre part de vous positionner sur les propositions portées par pacte en précisant votre engagement total ou partiel, en l'accompagnant d'une réponse écrite détaillant comment vous parviendrez à appliquer chacun des engagements d'ici le mercredi 16 mars. Vos réponses seront ensuite analysées par l'association et nous communiquerons sur la capacité de votre programme à favoriser un air sain en France.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le député européen, l'expression de nos sentiments distingués.

Tony Renucci, Directeur général

## Protéger la jeunesse

*Selon l'UNICEF, trois enfants sur quatre respirent un air pollué en France. Or, les enfants sont les victimes les plus vulnérables de la pollution de l'air en raison notamment de l'immaturation de leurs organismes et de la fréquence à laquelle ils respirent.*

### 1

Faire voter une loi protégeant les établissements scolaires de la pollution de l'air :

- Protéger les abords des établissements scolaires : les groupes scolaires devront être situés dans une zone apaisée (aménagement de rues scolaires avec restriction du trafic aux abords des écoles, définition d'une distance minimale d'éloignement des axes routiers, abaissement de la vitesse, etc.)

Nous mettrons en place, en concertation avec les collectivités, des zones apaisées autour des établissements scolaires répondant à plusieurs critères liés à une distance minimum d'éloignement, à un type de véhicules autorisés ... La santé des enfants est pour nous une priorité et il est essentiel de les protéger contre les dangers de la pollution de l'air.

- Investir dans les outils de renouvellement de l'air intérieur (amélioration de la ventilation, installation de capteurs de CO2 et purificateurs d'air dans les établissements fortement exposés)

Nous améliorerons la qualité de l'air intérieur en généralisant les capteurs de CO2 et instaurant un diagnostic technique de qualité de l'air obligatoire pour les logements.

### 2 Adopter un plan d'action national de lutte contre l'exposition aux polluants

dans et aux abords des écoles (appel à initiatives pour encourager les aménagements urbains à faible émission dans les territoires, financement des dispositifs de renouvellement de l'air, installation de stations de mesure à proximité, réfection des bâtiments, campagnes de prévention sur les maladies respiratoires chez l'enfant en lien avec les agences régionales de santé)

La lutte contre la pollution de l'air est pour nous une priorité. Nous mettrons en place un plan d'action pour lutter contre l'exposition aux polluants et protéger nos enfants contre les émissions.

Ce plan d'action visera à protéger les établissements scolaires et leurs abords de la pollution de l'air, afin qu'ils soient situés dans une zone apaisée. Ce plan visera notamment à réduire le trafic routier autour des établissements scolaires, via des aménagements urbains ciblés (piétonisation des rues), la création de nouvelles zones à faible émission (ZFE), le renforcement de celles existantes, et un abaissement des vitesses autorisées.

Nous mettrons aussi en place, en concertation avec les collectivités, des mesures afin que toutes les municipalités instaurent des outils pour le renouvellement de l'air et nous lancerons une campagne nationale de prévention sur les maladies respiratoires pour enfants.

## Encourager l'alternative aux véhicules thermiques individuels

*74 % des actifs se déplacent en voiture pour rejoindre leur lieu de travail, 16 % prennent les transports en commun, 6 % ont recours à la marche et 2 % au vélo. Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail, même si sa part diminue au profit des modes doux.*

### 3 Favoriser la reconversion vers les véhicules à faible émission (électrique, hydrogène, retrofit, etc.) :

- Pérennisation des primes à la conversion pour les véhicules des particuliers et professionnels

1 million de véhicules bénéficieront d'une transformation des moteurs thermiques en moteurs électriques (retrofit) pour être convertis en véhicules plus efficaces et moins polluants. Nous construirons avec les conseils régionaux et les acteurs de la filière des services automobiles des plans de formation et de reconversion auprès des garagistes, groupes comme indépendants, pour accompagner l'évolution des

métiers liés au déploiement des véhicules électriques. Nous mettrons en place un dispositif d'avances auprès des garagistes pour leur permettre d'obtenir les homologations nécessaires au rétrofitage, afin d'augmenter le nombre d'acteurs présents sur ce marché

— Mise en place d'un prêt à taux 0 pour le reste à charge des ménages les plus modestes

Nous accélérons la reconversion et l'implantation en France de l'ensemble de la chaîne de valeur pour la production de véhicules électriques, cela contribuera à la modification des chaînes de production et constituera un cap clair pour contribuer à la réindustrialisation de la filière automobile en France. Nous doublerons les aides à la conversion pour accompagner les ménages modestes dans le remplacement de leur véhicule par une voiture électrique.

— Accélération du déploiement des bornes de recharge électrique et hydrogène

Nous mettrons en place un plan national d'installation de bornes électriques pour que les utilisateurs des différents modèles de véhicules électriques soient assurés de trouver des points de recharge à proximité de tout point du territoire.

#### 4 Définir un calendrier progressif de sortie du véhicule thermique (diesel puis essence), dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas-Carbone

Nous proposons de mettre fin à la mise sur le marché des véhicules individuels neufs à motorisation thermique, en particulier essence et Diesel, au plus tard en 2030. Cela concerne donc les véhicules essences, diesels et véhicules hybrides, pour que le parc en circulation soit majoritairement électrique ou fonctionnant avec du biogaz ou de l'hydrogène vert. Cela divisera par 4 à terme l'impact carbone des véhicules particuliers et utilitaires en France. Le surcoût à l'achat sera compensé pour les ménages modestes.

#### 5 Établir un moratoire sur la construction ou l'agrandissement de nouvelles autoroutes

Nous sommes en faveur de l'établissement d'un moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes. Par ailleurs, nous voulons une place moins importante pour la voiture dans notre quotidien. Dans cet esprit, nous allons reconvertir une partie du réseau routier en autoroutes du vélo, et inciter à la création de voies dédiées aux mobilités partagées (cars, covoiturage) sur les autoroutes.

#### 6 Développer massivement les infrastructures et usages de transports en commun

Nous investirons plus de 4 Md€ supplémentaires par an pour moderniser le réseau ferroviaire, la rénovation des lignes, moderniser le matériel roulant. Nous arrêterons les grands projets inutiles (Lyon-Turin, LGV Rhin-Rhône, LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-frontière espagnole) pour redéployer les crédits vers les trains du quotidien. Nous ouvrirons de nouvelles lignes de trains d'équilibres du territoire (TET) et investirons sur la régularité et le cadencement de tous les réseaux de proximité. Nous soutiendrons l'émergence d'acteurs coopératifs qui se développent sur des lignes trop longtemps abandonnées par les pouvoirs publics afin de renforcer le maillage de lignes ferroviaires sur tout le territoire. Cette modernisation du réseau, couplée avec un effort porté sur les plateformes logistiques, permettra la relance du fret ferroviaire dont la part modale (9 % du transport intérieur de marchandises) doit doubler sur le quinquennat, et non d'ici 2030 comme le prévoit le gouvernement. Nous lancerons 15 nouvelles lignes de trains de nuit en France, dont 8 en connexion avec d'autres pays européens.

#### 7 Développer la pratique du vélo et du covoiturage :

— Porter le montant du fonds vélo à au moins 500 millions d'euros par an et faciliter l'accès au financement pour les collectivités

Nous lancerons un plan national vélo pour passer la part modale à au moins 15 % d'ici 2030. Pour ce faire, nous abonderons le fonds vélo à hauteur de 500 millions d'euros par an. Nous prêterons un vélo à tous les jeunes de 16 ans qui le souhaitent. Cette mesure sera déclinée territoire par territoire avec les collectivités concernées.

— Rendre obligatoire le forfait mobilité durable

Nous rendrons obligatoire le forfait mobilités durables et augmenterons son plafond à 1000 euros par an et par salarié-e, et nous le substituerons aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage.

## Donner des marges de manœuvres aux collectivités

*Les territoires sont aujourd'hui confrontés à des spécificités locales favorisant l'émission de polluants. Les collectivités doivent donc disposer de marges de manœuvre et d'accompagnement de l'Etat pour pouvoir répondre à ces problèmes.*

**8 Renforcer la coopération et la gouvernance entre l'Etat et les collectivités** pour favoriser la concrétisation des projets de lutte contre la pollution de l'air sur les territoires. Les collectivités et les citoyens doivent être accompagnés dans l'application des mesures nationales (Zones à Faibles Emissions, remplacement des chaudières au fioul, limitation des cheminées au bois) par des structures dédiées mêlant l'impulsion des ministères et le concret des territoires.

Nous développerons les outils à destination des collectivités en multipliant et renforçant les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des Zones à Faibles Émissions sur tout le territoire français. Nous lancerons une grande campagne nationale de communication sur le déploiement des ZFE et instaurerons un comité national de suivi régulier de leur déploiement notamment le bilan de leurs impacts économiques, sociaux et environnementaux.

**9 Favoriser le développement des commerces de centre-ville pour limiter l'implantation des zones commerciales** éloignées favorisant l'utilisation de la voiture individuelle

Avec le développement des zones commerciales périurbaines, la disparition des services du quotidien a renforcé la contrainte de la voiture individuelle. Nous garantirons par la loi une égalité d'accès à des services de proximité : santé, école, administration publique, à moins de 15 minutes. Mais aussi un accès aux commerces de première nécessité, au sport et à la culture, en soutenant financièrement le développement des épiceries locales, des tiers lieux, des associations rurales. Nous mettrons aussi en place un moratoire sur la délivrance de tout permis de construire pour les grands entrepôts logistiques du commerce en ligne, afin de prévenir une déstabilisation supplémentaire des commerces physiques durement affectés par la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 et de donner au commerce de proximité le temps de développer des offres commerciales collectives, physiques ou utilisant les services numériques, adaptées aux nouvelles attentes des consommateurs.

## Réduire les autres sources d'émission de particules fines

*Selon Santé publique France, la pollution de l'air aux particules fines PM2,5 serait responsable, en France, d'environ 40 000 décès prématurés par an, soit 6 % de la mortalité totale. En Europe, plus de 300 000 personnes seraient mortes prématurément en 2019 à cause de la pollution aux particules fines.*

**10 Favoriser une utilisation optimisée du chauffage au bois pour réduire la pollution induite par ce type de chauffage** dans les zones fortement exposées

Nous encouragerons une utilisation optimisée du chauffage à bois, notamment individuel, par des outils de communications (notices d'utilisation, communication grand public) ciblés sur une utilisation éco-responsable du chauffage à bois et pour mieux informer les citoyen.nes sur les impacts environnementaux de son utilisation.

Nous interdirons aussi son utilisation pendant les périodes de pic de pollution pour limiter la pollution de l'air.

**11 S'engager dans une trajectoire de réduction des émissions industrielles** (limitation des brûlages, régulation des épandages agricoles en fonction des conditions météorologiques, etc.)

Nous nous sommes engagés dans notre programme à une réduction chiffrée des émissions industrielles :

- Transports intérieurs (136 Mt  $\text{eqCO}_2$  en 2019) dont voitures (53%), poids lourds (25%), véhicules utilitaires (15%), vols intérieurs (4%) auxquels s'ajoutent les transports internationaux (42 Mt  $\text{eqCO}_2$ , dont 77% pour le transport aérien)
- Industrie (84 Mt  $\text{eqCO}_2$ ) dont chimie (26%), matériaux de Construction (23%), métallurgie (23%), agroalimentaire (13%)
- Agriculture (83 Mt  $\text{eqCO}_2$ ) dont élevage (48%), culture (40%)
- Bâtiments (75 Mt  $\text{eqCO}_2$ )
- Production d'énergie (42 Mt  $\text{CO}_2$ )
- Déchets (15 Mt  $\text{CO}_2$ )

## Améliorer les capacités de surveillance et de communication sur la qualité de l'air

*En France, la surveillance de la qualité de l'air est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle est gérée par le réseau des AASQA (Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air) et se concentre essentiellement sur les polluants dits « réglementés ».*

**12 Réformer la procédure de gestion des pics de pollution** en révisant les seuils d'information et d'alerte et en rendant obligatoire les mesures automatiques de protection des populations.

Nous mettrons en cohérence les seuils d'information et d'alerte avec le nouvel indice ATMO et rendrons obligatoire les mesures automatiques de protection.

**13 Élargir les capacités de surveillance de la qualité de l'air des AASQA**, notamment sur les polluants non réglementés (PM<sub>1</sub>, particules ultrafines, HAP) et la qualité de l'air intérieur dans les établissements recevant du public (écoles, EHPAD, établissements sportifs, enceintes ferroviaires, etc.)

Nous renforcerons les moyens des AASQA afin d'élargir leur capacité de surveillance aux polluants non réglementés (particules ultra fines, carbone suie, PM<sub>1</sub>, pesticides, pollens, méthaniseur (c'est à dire Ammoniac NH<sub>3</sub> et méthane CH<sub>4</sub> ...) et à la qualité de l'air intérieur. Nous nous assurerons de la pérennité des financements AASQA pour la surveillance des pesticides (tel qu'inscrit dans le PREPA). Afin que cette surveillance soit suivie d'actions et d'analyse d'impact des actions mise en œuvre, l'élaboration des valeurs toxicologiques de références sera soutenue.

Nous assurerons un financement des AASQA afin d'assurer la mise en œuvre d'un dispositif national de "Force d'Intervention Rapide" sur les incidents/accidents industriels. Nous assurerons que le financement attribué aux AASQA permette d'assurer le fonctionnement des structures, l'achat de matériel nécessaire mais également l'entretien et le renouvellement du matériel.

Enfin, nous encouragerons la démarche des AASQA d'équiper les écoles de capteurs permettant d'évaluer le besoin d'aération des classes d'écoles et la capacité des AASQA de mesurer les polluants nocifs de l'air intérieur dans les ERP grâce à des financements étatiques et des partenariats avec les établissements.

**14 Intégrer un diagnostic de la qualité de l'air intérieur** dans les bâtiments, en complément du diagnostic de performance énergétique

Nous généraliserons l'obligation d'un diagnostic technique de qualité de l'air pour les logements.

## Encourager la recherche publique

*La crise sanitaire a démontré l'importance de la recherche publique pour établir des liens entre pollution de l'air et gravité de la COVID-19. Pour approfondir les connaissances relatives aux conséquences sur la santé humaine et la biodiversité, il est essentiel de donner des moyens à la recherche publique.*

**15 Renforcer les financements de la recherche publique consacrés à la pollution de l'air**

Nous réorienterons le soutien à la recherche privée en faisant évoluer le Crédit impôt recherche (CIR) vers un « CIR vert », destiné à mieux soutenir les projets de recherche visant à décarboner les processus de production, relocaliser

certaines activités ou préserver la biodiversité. L'octroi du CIR sera réservé à des projets de recherche qui ne portent pas atteinte à l'environnement. Les dépenses de R&D relatives à des projets de recherche en faveur de l'environnement bénéficieront d'un crédit d'impôt dont le taux sera majoré à 60%. Le plafond des dépenses éligibles (aujourd'hui situé à 100M€) sera réduit afin d'accroître la distribution de ce crédit d'impôt aux PME et de limiter l'effet d'aubaine pour les grands groupes.

**16 Favoriser les liens entre les établissements publics de recherche**, les opérateurs privés, institutionnels (conseil national de l'air) et les citoyens/associations de défense de l'environnement, via une instance de liaison, sous le pilotage du ministère de la recherche

Nous sommes en faveur de cette mesure.

## Promouvoir le renforcement des normes françaises et européennes

*La crise sanitaire a démontré l'importance de la recherche publique pour établir des liens entre pollution de l'air et gravité de la COVID-19. Pour approfondir les connaissances relatives aux conséquences sur la santé humaine et la biodiversité, il est essentiel de donner des moyens à la recherche publique.*

**17 Plaider pour un alignement des valeurs limites d'exposition sur les recommandations de l'OMS**

Nous accélérerons la révision, trop longtemps repoussée, des normes européennes en matière de qualité de l'air pour les aligner sur les seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé, pour élargir les polluants pris en compte (seuils concernant les pesticides), pour intégrer l'ensemble des phénomènes amenant à des surexpositions et traduire le droit à un environnement sain dans l'ensemble des directives et réglementations concernées.

**18 Défendre une norme Euro 7 ambitieuse** qui prenne en compte les polluants non réglementés

Nous souhaitons que la norme soit la plus plus ambitieuse possible et qu'elle prenne en compte l'ensemble des polluants non réglementés. La norme Euro 7 prendra en compte les particules ultra fines notamment du fait de leurs impacts sanitaires.

Au niveau européen, la France soutiendra les propositions européennes avec une volonté forte d'une norme ambitieuse, contrairement au gouvernement actuel qui retarde les processus. Le groupe des écologistes européen défend fermement l'adoption de cette norme le plus rapidement possible.

Nous appliquerons la norme 7 au niveau national dans les plus courts délais.

**19 Rendre l'avis du Conseil national de l'air obligatoire** pour tout projet de loi, stratégie nationale, et plan national relatif à la lutte contre la pollution et à l'amélioration de la qualité de l'air

Nous souhaitons renforcer les pouvoirs du Conseil national de l'air et soumettrons tout projet de loi, stratégie nationale, et plan national relatif à la lutte contre la pollution et à l'amélioration de la qualité de l'air à son avis.

**20 Mettre en place un contrôle technique des deux-roues motorisés**

Les deux roues-motorisés représentent une source de pollution non négligeable et nous regrettons le report de la mise en place de ce contrôle par le gouvernement. Nous appliquerons la directive européenne et nous étendrons le contrôle technique aux deux roues afin de s'assurer régulièrement que les véhicules sont conformes à la réglementation en vigueur et répondent aux normes techniques qui leur sont propres. Cette mesure nous semble essentielle pour lutter contre la pollution de l'air.

Suite à la lecture et à l'étude des propositions de l'association Respire, la candidate ou le candidat s'engage :

Totalement sur les engagements proposés

Partiellement sur les engagements proposés

Signature de la candidate ou du candidat

Yannick Jadot