

N/Réf. : FB/1903006

**Objet : la santé ne doit pas être sacrifiée pour satisfaire les constructeurs automobiles**

**Monsieur le Premier Ministre Edouard Philippe**  
Hôtel de Matignon  
57 rue de Varenne  
75007 Paris

Paris, le 29 mars 2019

copie à :

Madame la ministre de la Santé, Agnès Buzyn  
Monsieur le ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, François de Rugy,  
Monsieur le ministre de l'Économie et des Finances, Bruno Le Maire

Monsieur le Premier Ministre,

L'impact sanitaire de la pollution de l'air ne cesse de grandir. Elle cause 67 000 décès tous les ans en France d'après l'étude publiée par le European Heart Journal le 12 mars<sup>1</sup>. L'attention portée à ce problème et les mesures prises pour y remédier nous semble trop timides face à l'ampleur et la gravité du phénomène.

Malgré le recours contentieux actuellement engagé par Commission européenne à l'encontre de la France pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), la mise en demeure concernant les particules fines (PM<sub>10</sub>), ainsi que le jugement du Conseil d'Etat de juillet 2017 qui enjoint le Gouvernement à l'action<sup>2</sup>, le Gouvernement s'est contenté de présenter des « feuilles de route » peu ambitieuses. Le gouvernement met en avant le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), qui vise à réduire les émissions de tous les secteurs. Toutefois, ce plan est très insuffisamment mis en œuvre.

Par conséquent, une nouvelle procédure judiciaire a été engagée par 70 associations, emmenées par les Amis de la Terre dont plusieurs associations du mouvement FNE sont parties intéressées.

Des contentieux à l'encontre de constructeurs automobiles sont également en cours auprès du Parquet de Paris concernant le scandale du diesel.

C'est dans ce contexte que la politique nationale liée à la motorisation diesel souffre d'un recul inacceptable. Face au mouvement des gilets jaunes et sous la pression du lobby du diesel, non seulement le Gouvernement suspend les mesures en place, telles que le rattrapage de la fiscalité du gazole par rapport à l'essence, mais il propose en plus des mesures de réhabilitation du diesel.

---

<sup>1</sup> Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions - European Heart Journal, 12 mars 2019 <https://academic.oup.com/eurheartj/advance-article/doi/10.1093/eurheartj/ehz135/5372326#131933499>

<sup>2</sup> Le Conseil d'État a, dans une décision du 12 juillet 2017 : « enjoint au Premier ministre et au ministre chargé de l'environnement de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soit élaboré et mis en œuvre, pour [douze zones urbaines], un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM<sub>10</sub> sous les valeurs limites fixées par l'article R. 221-1 du code de l'environnement dans le délai le plus court possible et de le transmettre à la Commission européenne avant le 31 mars 2018 »

L'annonce de la volonté du Gouvernement d'octroyer aux véhicules diesel récents (de norme Euro 5 et 6) la vignette Crit'Air 1, alors que le Conseil National de l'Air avait acté la classification de ces véhicules au niveau Crit'Air 2, afin de refléter l'impact de ces véhicules sur la santé, est un signal inacceptable.

Une étude de l'Alliance européenne pour la santé publique (EPHA) a pourtant démontré que 75% des coûts sanitaires liés au secteur automobile et routier sont causés par le diesel dans l'Union Européenne. Cette étude a pris pour la première fois en compte les émissions réelles des moteurs diesels récents et le coût de l'impact sanitaire de l'ensemble du transport routier s'en trouve augmenté de 20%<sup>3</sup>.

Le changement de vignette Crit'Air, pas plus que toute autre mesure, ne sauvera pas l'industrie du diesel. Les Français s'en sont détournés de façon spectaculaire et durable. Pour éviter le chômage, la priorité est maintenant d'accompagner la reconversion : l'avenir de l'emploi est lié aux métiers de la mixité énergétique et des nouvelles mobilités, moins toxiques pour la santé et le climat.

La ville de Tokyo a démontré que la sortie du diesel en ville était hautement bénéfique pour la qualité de l'air et la santé publique, avec une réduction de 50% de son taux en particules fines et une diminution de plus de 20% des décès liés à des pathologies cardiaques, ainsi que de plus de 20% à des pathologies pulmonaires.

L'inaction du Gouvernement à l'encontre des émissions du diesel risque de conduire la Cour de justice de l'Union Européenne à prononcer une condamnation à l'encontre de la France, puis à des amendes pour non-respect des normes de NO2. Ces amendes seront payées par des fonds publics, pour compenser des avantages accordés en réalité à des entreprises du secteur du diesel, en France et ailleurs.

La commission d'enquête mise en place suite au Dieseltgate n'a pas été reconduite par le gouvernement. Ses travaux, pourtant consensuels, ont été abandonnés. Ainsi, le rappel annoncé des véhicules diesel concernés par le scandale n'a quasiment pas été réalisé (uniquement 5% contre l'objectif de 90% annoncé par le ministère). Les travaux concernant la mesure des émissions réelles des véhicules essence et la fraude de certains poids lourds équipés d'un boîtier contournant le système de dépollution à l'AdBlue, n'ont pas pu être menés.

France Nature Environnement demande au Gouvernement de prendre des mesures cohérentes en faveur de la santé, de la qualité de l'air et de l'emploi sur le moyen et long terme. Ainsi, la classification des véhicules diesel ne doit pas être révisée, le rattrapage fiscal entre les carburants doit être rétabli et les travaux de la commission d'enquête sur les émissions réelles des véhicules doivent être relancés.

La santé ne doit pas être sacrifiée pour satisfaire les intérêts économiques à court terme du secteur automobile. Les avancées difficilement acquises, afin de protéger notre santé face à la nocivité du diesel, doivent être rétablies et une action volontariste de la part du gouvernement doit être mise en œuvre pour combattre le fléau de la pollution de l'air.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre très haute considération.



**Michel Dubromel**  
Président de France Nature Environnement

<sup>3</sup> Health Impacts and costs of diesel emissions in the EU - EPHA, novembre 2018 <https://epha.org/the-health-costs-of-dirty-diesel/>