

Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin

« Le véhicule écologique a un **sens** »

La mobilité sereine et durable passe-t-elle par la conception de nouveaux « véhicules écologiques » ? La question fait l'objet d'un travail parlementaire, à base d'auditions publiques depuis février 2013, codirigé par le député Denis Baupin (EELV) et la sénatrice Fabienne Keller (UMP). Laquelle a répondu à nos questions. PROPOS RECUEILLIS PAR BENOÎT BARBEDETTE

Acteurs Urbains : Vous êtes co-rapporteuse de l'étude de l'OPECST⁽¹⁾ sur le développement des véhicules écologiques. Quel est votre fil conducteur ?

Fabienne Keller : Nous sommes partis de la voiture électrique pour évoluer vers la voiture écologique, preuve que notre champ d'étude est vaste, intégrant des modes de propulsion nouveaux jusqu'à des technologies de stockage de l'énergie. Et pour l'appréhender, nous avons ordonné les rencontres et le croisement entre des disciplines différentes : industriels, chercheurs, urbanistes, sociologues, représentants d'associations écologiques... Cette étude vise à réfléchir sur la place et le rôle des véhicules dans la société et sur le développement de nouvelles formes de mobilité.

Qu'ont donné vos premières auditions publiques à l'Assemblée nationale, en attendant la dernière le 22 mai ?

F. K. : Elles nous ont obligés à travailler sur trois grands axes. Le premier porte sur les besoins de mo-

bilité, les besoins des personnes, les rythmes de vie... Le 2^e porte sur la technique, à savoir les nouveaux modes de propulsion, les moteurs à air comprimé, à hydrogène, point sur lequel il nous faudra dresser un état de l'art avec cette question : comment discerner une technologie directement opérationnelle d'une technologie potentielle, plus aléatoire ? La 3^e entrée, plus pragmatique, vise les constructeurs et ceux qui inventent de nouveaux véhicules écologiques. Il y a dans cette partie la volonté de porter l'industrie française et européenne en pointe dans ces mutations.

Quel sera le thème de l'audition publique du 22 mai ?

F. K. : Lors de cette 4^e audition à l'Assemblée nationale, nous aborderons le partage des rôles entre les pouvoirs publics et les acteurs de la filière économique. Le sujet est vaste et nous aurons besoin des contributions de tous pour l'enrichir.

Vous avez pointé du doigt, lors de la 2^e audition du 19 mars, un « virage écologique inévita-

ble » pour l'industrie automobile. Pourquoi ?

F. K. : On peut parler, en effet, d'une révolution qui constitue pour elle un défi d'adaptation de son organisation à l'évolution du marché. On peut parler de révolution car, avec cette industrie automobile, il y a des enjeux majeurs : la maîtrise de l'énergie, des réponses à donner à la pollution, les contours de la politique industrielle et la nécessité de nouvelles solutions pratiques pour les consommateurs. Sans forcer le trait, ce sujet est fondamental pour l'industrie du XXI^e siècle !

Où sont les obstacles ?

F. K. : Si l'on veut avancer, il faudra rendre cohérentes trois dimensions : le défi industriel, les comportements des citoyens et l'agenda des politiques publiques. Lors de la première audition, entre 60 et 120 véhicules originaux ont été présentés, qui nécessitent un catalogue soit fait en France et ailleurs. Il nous faut aussi regarder du côté des pays qui ont moins de moyens et qui trouvent souvent des solutions plus robustes et économes.

Le droit communautaire dans le domaine de l'environnement, concernant notamment la qualité de l'air, est-il déterminante dans ces travaux sur la mobilité durable ?

F. K. : Bien sûr que oui ! Rappelons que la réglementation européenne relative à la qualité de l'air est fondée sur la directive 2008/50/CE



Fabienne Keller, ici aux côtés de Denis Baupin, député d'Europe Écologie Les Verts (EELV) et vice-président de l'Assemblée nationale.

BIO EXPRESS

concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe. Celle-ci concerne notamment les particules, les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre et l'ozone. Elle fixe des valeurs limites pour l'ensemble des polluants concernés. La directive a été déclinée en droit national à travers la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). Plus récemment, le Grenelle de l'environnement, le plan national santé environnement et le plan sur les particules sont venus renforcer cet arsenal législatif. Par ailleurs, les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air jouent un rôle essentiel pour l'atteinte des objectifs de la directive.

Pourtant, la France ne fait pas figure de modèle ?

F. K. : En effet, notre pays fait l'objet d'une procédure contentieuse pour non-respect des valeurs limites des particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, dites PM 10. La Commission a saisi la Cour de justice en mai dernier. La condamnation semble inévitable, car la plupart des grandes agglomérations sont concernées par le dépassement des valeurs limites de PM 10. Au-delà des enjeux financiers liés au contentieux, la lutte contre les particules représente aussi un enjeu sanitaire.

Que représente le transport dans ces nuisances ?

F. K. : Les sources principales des PM 10 sont les activités agricoles,

l'industrie manufacturière, le secteur résidentiel et tertiaire (chauffage notamment) et le transport routier. Le chauffage domestique est particulièrement difficile à maîtriser car il relève de comportements individuels et concerne surtout des foyers modestes.

Êtes-vous inquiète sur la qualité de l'air, les particules fines et le dioxyde d'azote (NO₂) ?

F. K. : Oui. Les émissions de NO₂ proviennent majoritairement des transports. Que disent les différents rapports ? Les particules inférieures à 2,5 micromètres, dites PM 2,5, sont plus fines que les PM 10 et encore plus dangereuses pour la santé. La valeur limite annuelle, qui sera abaissée peu à peu d'ici à 2015, date à laquelle elle deviendra obligatoire, est d'ores et déjà dépassée à proximité de certains axes routiers majeurs. De même, les valeurs limites relatives au dioxyde d'azote, obligatoires depuis 2010, sont déjà dépassées dans les grandes agglomérations.

Autre problématique : le bruit. Pourquoi êtes-vous critique sur ce sujet ?

F. K. : C'est une problématique complexe mais qui doit être prise en compte rapidement. La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit impose des obligations de moyens, notamment l'élaboration d'une cartographie du bruit autour des principales infrastructures et agglomérations,

ainsi que de plans d'action destinés à réduire ces nuisances sonores. C'est un enjeu sociétal et sanitaire important. En effet, il s'agit d'une nuisance sensible pour la santé, à travers des effets sur l'audition mais également sur le stress des populations exposées. Par exemple, 16% des habitants de l'Union européenne souffrent d'une déficience auditive. À ce jour, seul un tiers des cartes prescrites par la directive a été réalisé. Or la Commission européenne surveille de très près l'évolution de la situation. Il est donc urgent de se mobiliser. À cet égard, les préfets jouent un important rôle d'animation sur le terrain. Il leur appartient d'informer et de conseiller les communes et les EPCI concernés, afin qu'ils établissent leurs cartes de bruit.

Pourquoi l'action sur le bruit est-elle plus difficile que celle contre les particules ?

F. K. : Parce que les sources de bruit sont plus nombreuses et plus diffuses. Il y a autant de maîtres d'ouvrage que de sources de bruit. De plus, le dispositif de mesures est encore embryonnaire. Nous ne disposons pas en la matière d'un réseau d'associations sur le modèle des cartes de France AASQA pour l'air. Il n'existe aucune instance de discussion et de décision intégrée, et le problème relève de différents ministères au niveau national. ■

EN ATTENDANT LE RAPPORT

Un président (le sénateur Bruno Sido), un vice-président (le député Jean-Yves Le Déaut), quatre auditions publiques (la première le 19 février et la dernière le 22 mai), plus de 60 intervenants pour une quinzaine de tables

rondes thématiques : ainsi fonctionne l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) sur le thème spécifique de la mobilité durable et du véhicule électrique. Qui, selon son vice-prési-

dent, doit raisonner à « échéances 2020, 2030 et 2050 » [...], penser la « ville de demain » et « aborder la question du mix énergétique ». Reste à faire la synthèse de ce débat dans un rapport déjà très attendu !

(1) Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques