

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL	7
1. <i>La pollution de l'air comporte des risques sanitaires désormais bien identifiés</i>	<i>8</i>
2. <i>Les politiques de lutte contre la pollution de l'air n'ont pas porté leurs fruits et font encourir un risque financier à l'État</i>	<i>9</i>
3. <i>Une action nationale peu ambitieuse en matière de lutte contre la pollution de l'air.....</i>	<i>10</i>
4. <i>Un pilotage et une gouvernance complexes de la qualité de l'air</i>	<i>11</i>
5. <i>Des financements trop éclatés et peu lisibles.....</i>	<i>12</i>
6. <i>Des mesures nouvelles sont indispensables à l'amélioration de la qualité de l'air : l'exemple du secteur des transports.....</i>	<i>14</i>
TRAVAUX DE LA COMMISSION : AUDITION POUR SUITE À DONNER	17
ANNEXE : COMMUNICATION DE LA COUR DES COMPTES À LA COMMISSION DES FINANCES	39

Mesdames, Messieurs,

Le 21 janvier 2020, la commission des finances a demandé à la Cour des comptes de réaliser une **enquête portant sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air**.

Le 24 octobre 2019, la France a été condamnée pour « manquement d'État » par la Cour de justice de l'Union européenne en raison des dépassements systématiques et persistants des normes fixées pour la concentration de dioxyde d'azote, dans treize zones du territoire. Si les mesures adoptées par notre pays pour remédier à ce manquement étaient jugées insuffisantes par la Cour de justice, la France encourrait alors une seconde condamnation, cette fois pour « manquement sur manquement », qui pourrait s'accompagner de sanctions financières. La France fait également l'objet d'une procédure d'infraction au niveau européen concernant les particules fines, les PM₁₀.

Dans ce contexte, l'enquête confiée à la Cour des comptes permet de tirer le bilan des politiques de lutte contre la pollution de l'air et de proposer des pistes d'évolution afin d'atténuer les risques, désormais bien connus, que comporte la pollution de l'air.

Pour donner suite à la remise de l'enquête par la Cour des comptes, la commission des finances du Sénat a organisé, le **23 septembre 2020**, une audition **réunissant des représentants de la Cour des comptes et des principales parties prenantes** : la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) du ministère de la transition écologique et une association agréée de surveillance de la qualité de l'air, Airparif.

Ont ainsi été entendus Mme Annie Podeur, présidente de la deuxième chambre de la Cour des comptes, MM. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat et Jean-Félix Bernard, président d'Airparif, association en charge de la surveillance de la qualité de l'air en région Île-de-France.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Recommandation n° 1 : assurer un niveau de provisions pour litige communautaire suffisant dans les comptes de l'État afin de faire face à une éventuelle condamnation par la Cour de justice de l'Union européenne pour « manquement sur manquement », en raison des dépassements des normes fixées pour la concentration de dioxyde d'azote.

Recommandation n° 2 : chaque année, au cours de l'examen du projet de loi de finances, fournir au Parlement un état des lieux des dépenses afférent à la lutte contre la pollution de l'air, en particulier dans le cadre de la « budgétisation environnementale » (budget « vert »).

Recommandation n° 3 : dès le prochain projet de loi de finances, intégrer dans les dispositifs publics d'aide au renouvellement du parc automobile des paramètres liés aux émissions de polluants atmosphériques.

Recommandation n° 4 : tenir compte des émissions des véhicules automobiles en conditions réelles de conduite dans la classification Crit'air, sur laquelle repose la mise en place des zones à faible émissions (ZFE).

1. La pollution de l'air comporte des risques sanitaires désormais bien identifiés

La pollution de l'air provoque de nombreuses **affections chroniques, respiratoires et cardiaques**. D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'exposition à la pollution de l'air extérieur conduit chaque année au décès d'environ 4,2 millions de personnes dans le monde¹. Dans la zone Europe de l'OMS, 482 000 décès par an sont liés à la pollution de l'air extérieur.

En France, Santé Publique France estime que la pollution par les particules fines (PM_{2,5}) émises par les activités humaines est à l'origine chaque année d'au moins **48 000 décès prématurés par an, soit 9 % de la mortalité en France**. L'Agence européenne de l'environnement évalue quant à elle les conséquences de la pollution de l'air en France à environ 47 300 décès prématurés par an, ce qui en fait la **troisième cause de mortalité prématurée dans notre pays**.

Ainsi, la plupart des données toxicologiques et épidémiologiques démontre d'une part, l'existence d'une corrélation forte entre l'exposition à la pollution particulaire et des impacts sur la santé sur le court et le long terme et d'autre part, l'absence de seuil d'innocuité aux polluants atmosphériques. Autrement dit, nul n'y échappe, avec des risques sanitaires et un impact sur la durée de vie de la population concernée plus ou moins important. D'ailleurs, la pollution atmosphérique figure, en 2019, au **deuxième rang des principales préoccupations environnementales des français, après le réchauffement climatique**².

Le principal risque de la pollution de l'air est évidemment **sanitaire**, mais elle engendre également un coût aberrant, au-delà du risque de sanctions financières découlant des contentieux européens, qui seront développés *infra*. La **commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air**, que le rapporteur spécial a eu l'honneur de présider, a estimé que le coût global de la pollution de l'air extérieur s'élevait à **100 milliards d'euros par an, dont 68 à 97 milliards d'euros au titre de coûts sanitaires**, et au moins **4,3 milliards d'euros pour les coûts non-sanitaires** (impacts sur la biodiversité, dégradation du bâti...). Elle a également estimé que le bénéfice net de la lutte contre la pollution de l'air serait de 11 milliards d'euros par an.

Si les dépassements des valeurs limites européennes sont désormais moins nombreux, ils n'en demeurent pas moins particulièrement inquiétants, d'autant plus que les valeurs retenues par l'Union européenne sont moins

¹ OMS, *Burden of disease from the joint effects of household and ambient Air pollution for 2016*, mai 2018.

² *Opinions et pratiques environnementales des Français en 2019* : <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/enjeux-de-societe/les-francais-et-l-environnement/preoccupations-environnementales/article/opinions-des-francais-sur-l-environnement>.

strictes que les valeurs guides de qualité de l'air ambiant recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et font encourir un risque de condamnation financière de l'État.

2. Les politiques de lutte contre la pollution de l'air n'ont pas porté leurs fruits et font encourir un risque financier à l'État

La pollution de l'air représente également un risque financier important pour l'État, au titre des contentieux européens. En effet, si les émissions de polluants atmosphériques ont diminué depuis les années 1990, cette tendance ne s'est pas accompagnée d'une amélioration de la qualité de l'air en particulier dans une quinzaine de zones du territoire, où les concentrations de polluants restent supérieures aux normes européennes.

La France respecte ainsi globalement les objectifs de réduction en 2020 des émissions de polluants atmosphériques, fixés au niveau européen par la directive dite « NEC »¹ (sauf pour les émissions d'ammoniac) mais, selon la Cour des comptes, en 2030, seul le plafond fixé pour les oxydes d'azote serait respecté.

Néanmoins, il n'en va pas de même pour les niveaux de concentrations dans l'air des polluants : **deux procédures d'infraction ont été engagées contre la France au niveau européen en raison de dépassement des concentrations maximales de dioxyde d'azote et de particules fines.**

Ainsi, en octobre 2019, la France a été condamnée pour manquement par la Cour de justice de l'Union européenne en raison des dépassements des normes fixées pour la concentration de dioxyde d'azote, dans treize zones du territoire. Si l'État n'exécute pas l'arrêt de la CJUE, la Cour des comptes estime que la France encourt une **amende de 100 millions d'euros la première année, et 90 millions d'euros ensuite par année de dépassement.**

Pour faire face aux risques de condamnations pécuniaires que l'État encourt au titre des litiges avec les tiers, dans le cadre de la mise en œuvre d'une comptabilité d'exercice pour l'État prévue par la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, des provisions pour litiges communautaires sont inscrites au passif du bilan de l'État.

L'État a donc **provisionné 81 millions d'euros en 2019 au titre du contentieux précité**, correspondant d'après la Cour des comptes à 23 millions d'euros d'amende forfaitaire et 58 millions d'euros d'astreinte sur une année seulement. Le directeur général de l'énergie et du climat indique qu'un retour à une situation conforme au droit européen est prévu « d'ici

¹ Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE.

à 2023 pour toutes les agglomérations, 2025 pour Paris, Lyon et Marseille ». La Cour précise que s'agissant de Lyon, Paris et Marseille, la mise en conformité avec le droit européen est repoussée après 2025.

Recommandation n° 1 : assurer un niveau de provisions pour litige communautaire suffisant dans les comptes de l'État afin de faire face à une éventuelle condamnation de l'État par la Cour de justice de l'Union européenne pour « manquement sur manquement », en raison des dépassements des normes fixées pour la concentration de dioxyde d'azote.

S'agissant des concentrations de particules PM₁₀, la Commission européenne a formulé entre 2009 à 2011 plusieurs avertissements à la France (mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne). L'avis motivé du 28 octobre 2011 concernait seize zones et agglomérations françaises. Un avis motivé complémentaire a été envoyé à la France le 29 avril 2015, en raison non seulement du dépassement continu des valeurs limites prévues par l'article 13 de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air dans dix zones, mais aussi du non-respect de l'obligation résultant de l'article 23 de la directive d'établir, en cas de dépassement de ces valeurs, des plans incluant des mesures appropriées pour que la période de dépassement soit la plus courte possible.

Le risque financier n'est toutefois pas qu'européen, mais il est également national : le Conseil d'État a condamné l'État en juillet dernier à une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard dans l'exécution des obligations découlant du droit européen. Le Conseil d'État avait en effet enjoint à l'État en juillet 2017 de réaliser des plans d'action, qui ont débouché sur des feuilles de route jugées insuffisantes.

Les risques précités en témoignent : **les politiques publiques mises en œuvre en matière de lutte contre la pollution de l'air n'ont pas porté leurs fruits.**

3. Une action nationale peu ambitieuse en matière de lutte contre la pollution de l'air

Dans un rapport de contrôle budgétaire publié par le rapporteur spécial au printemps 2017 sur le droit européen environnemental¹, il estimait que cet échec en matière de lutte contre la pollution de l'air découlait de trois éléments : une **action nationale peu ambitieuse**, une **gouvernance**

¹ « Des paroles aux actes : continuer à agir pour relever les défis du droit européen environnemental », Rapport d'information de M. Jean-François Husson, fait au nom de la commission des finances, n° 605 (2016-2017) - 4 juillet 2017.

complexe et des **financements éclatés et insuffisants**. Aujourd'hui, force est de constater que le rapport de la Cour des comptes pose le même constat.

L'action nationale reste pénalisée par une **absence de vision stratégique et de cohérence en matière de lutte contre la pollution de l'air**. J'avais indiqué, à son adoption en 2017, que le deuxième plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), fixant des objectifs à horizon 2030, reposait sur des **mesures déjà engagées**, comme la mise en place de zones à circulation restreinte, l'incitation à l'utilisation du vélo, le renouvellement des flottes de véhicules publiques ou l'encouragement à la conversion des véhicules les plus polluants et à l'achat de véhicules plus propres. C'est également le cas pour le secteur agricole, car les dix mesures proposées reprennent celles déjà énoncées dans le premier PREPA. Pour le secteur résidentiel-tertiaire, certaines mesures préexistaient à l'adoption du PREPA, comme la rénovation énergétique des bâtiments ou le rappel de l'interdiction du brûlage des déchets verts.

Non seulement ce plan manquait d'ambition, mais sa mise en œuvre est partielle : certaines mesures ont été abandonnées, comme le rattrapage de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence, interrompu fin 2018. De plus, la Cour des comptes indique que certains objectifs de réduction d'émissions sont surestimés, en raison « *d'une appréciation trop optimiste de l'impact* » de certaines mesures, tel le déploiement de nouvelles valeurs limites d'émissions pour les véhicules, qui ne sont pas respectées par certains constructeurs en conditions réelles de conduite, comme l'a démontré le scandale du « dieselgate ».

Ainsi, la Cour note que « *le PREPA ne paraît pas suffisant pour atteindre les objectifs de baisse d'émissions à horizon 2030* ». Il reste donc à espérer que le prochain plan sera plus ambitieux.

4. Un pilotage et une gouvernance complexes de la qualité de l'air

La gouvernance reste complexe en raison de la **multiplicité des acteurs et donc des outils à coordonner**.

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA), spécifiquement dédié à l'amélioration de la qualité de l'air, est un outil indispensable au niveau local, concentré avec les collectivités locales et les autres parties prenantes. Toutefois, **le suivi de la mise en œuvre effective des mesures qu'il contient reste difficile à assurer sur le terrain**.

En outre, le **caractère contraignant des plans de protection de l'atmosphère (PPA)**, élaborés par les préfets au niveau local, **mériterait d'être renforcé**. Comme l'indique la Cour des comptes, « *les mesures des PPA constituent des incitations ou des orientations de moyen terme sur lesquelles l'État n'a que peu de moyens d'intervention directe* ». Ainsi les mesures réglementaires, peu nombreuses, reprennent souvent des interdictions déjà

en vigueur (réglementation d'installations classées, règles lors de pics de pollution, interdiction de brûlage des déchets verts, etc.), quand les mesures non réglementaires constituent simplement des **orientations ou incitations dépourvues de portée contraignante**, ou **dépendant d'autres acteurs**, comme les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou les régions. La Cour des comptes illustre cet aspect en reprenant des recommandations générales figurant dans certains PPA : « massifier la rénovation énergétique », « favoriser les déplacements actifs », etc.

Des doublons ou, au contraire, une absence de synergie ont pu être relevés par la Cour des comptes entre les mesures des PPA et les outils des collectivités territoriales. Compte tenu de leurs compétences, la région et l'intercommunalité constituent les niveaux d'action privilégiés de la lutte contre la pollution de l'air. Or, les **plans de protection de l'atmosphère s'articulent difficilement avec les outils et schémas déployés par les collectivités : les plans climat-air-énergie (PCAET) ou les schémas régionaux climat-air-énergie, ayant vocation à intégrer les SRADDET, ne sont pas coordonnés avec les PPA**. Le rapporteur spécial partage donc le souhait de la Cour de voir leur caractère incitatif renforcé, et qu'ils soient complétés d'une annexe financière formalisant les engagements financiers de l'État et des collectivités.

5. Des financements trop éclatés et peu lisibles

S'agissant du financement de la lutte contre la pollution de l'air, le constat de la Cour des comptes est similaire à celui de la commission des finances, qui dénonce chaque année, lors de l'examen du budget, la **faible lisibilité des moyens alloués à la transition écologique**.

Au total, la Cour des comptes chiffre à près de **360 millions d'euros les moyens budgétaires directement alloués à la politique de lutte contre la pollution de l'air par l'État**, soit un montant largement inférieur aux **dépenses fiscales dont l'effet est négatif sur la qualité de l'air**, que la Cour estime à **5 milliards d'euros**. Le secteur des transports est le principal bénéficiaire des moyens budgétaires alloués directement par l'État à la qualité de l'air : les dispositions d'incitation au renouvellement des véhicules représentent ainsi 293 millions d'euros en 2018, soit plus de 80 % de ces moyens.

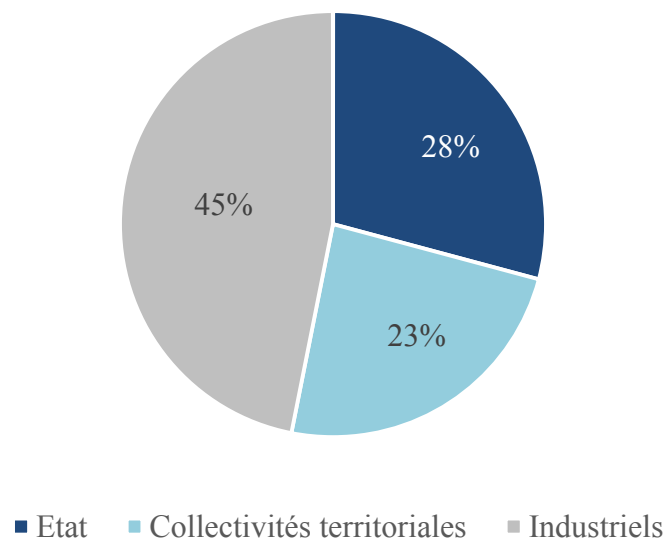
À l'instar de la Cour des comptes, **le rapporteur spécial souhaite que l'effort budgétaire alloué à cette politique publique, et plus largement, à la transition écologique, soit davantage lisible dans le budget de l'État** : notre commission des finances portera ainsi une attention particulière au premier « budget vert » qui sera bientôt présenté par le **Gouvernement, visant à évaluer l'impact environnemental du budget de l'État**.

Recommandation n° 2 : chaque année, au cours de l'examen du projet de loi de finances, fournir au Parlement un état des lieux des dépenses afférent à la lutte contre la pollution de l'air, en particulier dans le cadre de la « budgétisation environnementale » (budget « vert »).

Le rapporteur spécial s'inquiète également du **financement des associations de surveillance de la qualité de l'air (AASQA)**, qui jouent un rôle de premier plan, également dans l'information de la population et l'amélioration des connaissances sur la qualité de l'air. Elles disposent de 70 millions d'euros de ressources, partagés entre l'État, les collectivités et les industries, comme l'illustre le graphique ci-dessous. La contribution des industriels résulte de dons déductibles de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP-air), et constitue la part la plus dynamique du financement des AASQA.

Financement des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air

(en %)



Source : commission des finances du Sénat, d'après les données du rapport de la Cour des comptes

Comme le rapporteur spécial a pu l'indiquer dans les rapports budgétaires publiés chaque année sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », ce mécanisme de financement, s'il permet aux associations de ne pas dépendre exclusivement des financements de l'État et des collectivités territoriales, induit un risque de moindre

adéquation des financements : en effet, comme le relève la Cour des comptes, **la répartition des sites industriels assujettis sur le territoire et de l'assiette de la taxe ne correspond pas systématiquement aux besoins de financement des associations**, même si le ministère de la transition écologique opère une péréquation entre associations.

Pour autant, **alors que leurs ressources sont fragilisées, le besoin de financement devrait augmenter ces prochaines années, notamment en raison de la surveillance de nouveaux polluants** (comme les pesticides, dont la mesure dans l'air nécessitera probablement des millions d'euros supplémentaires). **Il s'agit donc, à l'avenir, de trouver de nouveaux financements pérennes pour les AASQA.**

6. Des mesures nouvelles sont indispensables à l'amélioration de la qualité de l'air : l'exemple du secteur des transports

Les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique se caractérisent par la nécessité de mener des actions de long terme dans plusieurs secteurs et sur des sources d'émissions diffuses. Leur succès suppose donc **la mise en œuvre d'actions de réduction des émissions dans tous les secteurs d'activité contributeurs.**

Le rapport de la Cour des comptes propose plusieurs mesures intéressantes à destination des principaux émetteurs de polluants, ventilées par secteur.

S'agissant du secteur des transports, qui représente 64 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 92 % par la route), au-delà du report modal vers des modes moins émissifs (fret ferroviaire, fluvial, mobilités « douces »), **le renouvellement du parc automobile constitue une voie incontournable.** En effet, le remplacement de véhicules anciens par des véhicules plus récents, soumis aux nouvelles normes Euro 5 et Euro 6, permet de retirer du parc des véhicules aux émissions plus élevées.

Pour autant, **le dévoiement des normes d'émissions par les constructeurs**, récemment médiatisé autour du scandale du « dieselgate », **contrecarre cette politique de renouvellement.** Ainsi, les valeurs d'émissions d'oxydes d'azote en conditions réelles de conduite sont 4 à 6 fois supérieures aux limites d'émissions fixées par les normes Euro. Le parc automobile se renouvelle, avec un soutien important de l'État, mais les concentrations en zones urbaines denses ne diminuent pas systématiquement.

En outre, les pastilles Crit'air, utilisées pour les aides de l'État ou pour les futures zones à faible émissions (ZFE) sont basées sur ces normes Euro, qui ne représentent pas les émissions en conditions réelles. Ainsi, la Cour des comptes indique que *« la classification Crit'air n'apparaît pas pertinente en ce qui concerne les véhicules Euro 5 et Euro 4 diesels pour le dioxyde*

d'azote » : autrement dit, les véhicules Euro 5 diesel (classés Crit'air 2) émettent autant de dioxydes d'azote que les véhicules Euro 4 diesel (classés Crit'air 3).

Par ailleurs, **la prise en compte de la pollution de l'air reste limitée dans les dispositifs fiscaux d'aide à l'achat de véhicules** : le malus automobile par exemple, tient compte des émissions de CO₂ mais non des émissions de polluants atmosphériques. Le malus automobile a donc favorisé la diésélisation du parc automobile français jusqu'à récemment.

Recommandation n° 3 : dès le prochain projet de loi de finances, intégrer dans les dispositifs publics d'aide au renouvellement du parc automobile des paramètres liés aux émissions de polluants atmosphériques.

Recommandation n° 4 : tenir compte des émissions des véhicules automobiles en conditions réelles de conduite dans la classification Crit'air, sur laquelle repose la mise en place des zones à faible émissions (ZFE).

Le secteur des transports n'est bien évidemment pas le seul appelé à poursuivre la baisse de ses émissions, mais pour plus de détails concernant les secteurs résidentiel-tertiaire, industriel et agricole, le rapporteur spécial renvoie au rapport très complet de la Cour, qui recommande des mesures intéressantes, comme par exemple, pour le secteur industriel, l'intensification des contrôles des installations classées.

TRAVAUX DE LA COMMISSION : AUDITION POUR SUITE À DONNER

Réunie le mercredi 23 septembre 2020 sous la présidence de M. Vincent Éblé, président, la commission a procédé à une audition pour suite à donner à l'enquête de la Cour des comptes, réalisée à la demande de la commission en application de l'article 58 paragraphe 2 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), sur la politique de lutte contre la pollution de l'air.

M. Vincent Éblé, président. – Nous allons procéder à une audition pour suite à donner à l'enquête réalisée par la Cour des comptes, à la demande de notre commission en application de l'article 58-2 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air.

Notre pays a fait l'objet d'une condamnation par la Cour de justice de l'Union européenne, en octobre dernier, pour dépassement systématique et persistant des valeurs fixées pour les émissions de dioxyde d'azote. Si ces manquements comportent donc des risques financiers pour le budget de l'État au titre des contentieux européens, il y a là, également, un sujet de préoccupation environnementale de premier plan pour nos concitoyens. Lors de la récente période de confinement, ceux-ci ont apprécié la baisse des émissions de polluants, qui a contribué à une amélioration de la qualité de l'air.

Cette enquête de la Cour succède à son rapport de 2015 sur le même sujet, réalisé à la demande du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale. Malgré toutes les recommandations formulées, les résultats en matière de qualité de l'air ne sont malheureusement pas au rendez-vous, comme en témoigne la condamnation que j'ai évoquée.

C'est pourquoi notre commission a souhaité demander à la Cour des comptes de réaliser une enquête sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air, afin de dresser le bilan des politiques menées récemment et de proposer des pistes d'évolution, y compris budgétaires et fiscales – c'est bien le moins pour notre commission ! –, susceptibles d'atténuer les risques, désormais bien connus, afférents à la pollution de l'air.

Nous recevons Mme Annie Podeur, présidente de la deuxième chambre de la Cour des comptes, qui nous présentera les principales conclusions des travaux menés.

Pour nous éclairer sur le sujet, sont également présents aujourd'hui M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat du ministère de la transition écologique et solidaire, et M. Jean-Félix Bernard, président

d'Airparif, association chargée de la surveillance de la qualité de l'air dans la région d'Île-de-France.

Nous accueillons par ailleurs M. Guillaume Chevrollier, rapporteur pour avis des crédits de la transition énergétique, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Après avoir entendu la présidente Annie Podeur, Jean-François Husson, rapporteur spécial, présentera les principaux enseignements qu'il tire de cette enquête. Il posera également ses premières questions aux différentes personnes entendues cet après-midi.

À l'issue de nos débats, je demanderai aux membres de la commission des finances leur accord pour publier l'enquête remise par la Cour des comptes.

Je vous rappelle que notre réunion est ouverte à la presse et retransmise sur le site internet du Sénat.

Mme Annie Podeur, présidente de la deuxième chambre de la Cour des comptes. – C'est toujours un honneur de pouvoir présenter devant votre commission les travaux de la Cour, comme c'est le cas aujourd'hui sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air. Je suis accompagnée de Catherine Périn, présidente de la section « Environnement, agriculture et mer » de la deuxième chambre, et de l'un des rapporteurs, Jérôme Perdreau, auditeur.

Je rappelle que la demande que vous avez formulée au titre de l'article 58-2 de la LOLF portait sur deux axes principaux : d'une part, une appréciation des dispositifs nationaux et locaux de lutte contre la pollution de l'air ambiant, à l'exclusion, donc, de l'air intérieur, et notamment de leur capacité à limiter les risques sanitaires, environnementaux, économiques ou juridiques, et, d'autre part, l'identification des enjeux immédiats et de moyen terme posés par la pollution de l'air et des mesures à mettre en œuvre rapidement en direction des principaux secteurs émetteurs, en se fondant sur les bonnes pratiques existant en France ou à l'étranger.

À cette fin, les rapporteurs ont pu interroger un large panel d'acteurs et effectuer des déplacements dans plusieurs régions particulièrement concernées par la problématique de la pollution atmosphérique : Île-de-France, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes – vallée de l'Arve, métropole de Grenoble –, Marseille Fos-Berre. Les actions entreprises par les collectivités territoriales ont fait l'objet d'une attention particulière, notamment sous la forme d'une enquête auprès des régions et des métropoles.

Les travaux menés se sont appuyés sur la précédente communication de la Cour, qui datait de décembre 2015 et répondait à une demande de la commission d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale.

Le périmètre et les objectifs de la nouvelle enquête ont été définis en concertation avec Jean-François Husson, sénateur de Meurthe-et-Moselle, qui avait présidé en 2015 la commission d'enquête sénatoriale sur le coût économique et financier de la pollution de l'air.

L'instruction a été conduite entre le printemps 2019 et début 2020.

La phase de contradiction s'est ensuite déroulée entre mars et mai 2020 dans des conditions compliquées par la crise sanitaire. Des auditions ont été organisées avec la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et la direction générale de la prévention des risques (DGPR) du ministère de la transition écologique et solidaire, d'une part, ainsi que, avec la direction générale de la performance économique et environnementale des entreprises (DGPE) du ministère de l'agriculture et de l'alimentation, d'autre part.

Dans la première partie du rapport, la Cour s'est attachée à identifier et à apprécier les risques sanitaires, économiques et environnementaux afférents à la pollution de l'air. Que faut-il retenir ?

La pollution atmosphérique serait la troisième cause de mortalité prématurée en France, avec 47 000 décès chaque année, selon les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE). Les constats effectués lors de la précédente enquête de la Cour sur les effets de cette pollution restent hélas largement d'actualité ; cependant, l'évolution des connaissances scientifiques a mis au jour des impacts sanitaires jusqu'alors ignorés, comme les troubles de la reproduction, ceux du développement du fœtus et du développement de l'enfant, les maladies métaboliques ou les maladies neurodégénératives. Le point sur l'état des connaissances figure en annexe 3 du rapport.

Certains effets économiques restent encore mal mesurés, quoiqu'importants : dans le domaine agricole, par exemple, les pertes de rendement dues à la pollution par l'ozone sont estimées par le ministère de l'agriculture, en première analyse, dans une fourchette située, selon les cultures, entre 3 % et 20 % desdits rendements.

Les impacts sur l'environnement, et notamment sur la biodiversité, demeurent encore peu étudiés.

Qu'en est-il des résultats ?

La lutte contre la pollution de l'air a permis d'enregistrer une baisse des émissions de polluants dans notre pays, mais le niveau de concentration dans l'air reste préoccupant dans plus d'une dizaine de zones du territoire, essentiellement urbaines. Face à ces dépassements de seuils, le Conseil d'État a prononcé, le 10 juillet dernier, une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard dans l'exécution de la décision du 12 juillet 2017, « Association Les Amis de la Terre France », qui sanctionne le non-respect des normes européennes.

Ce risque croissant de mise en jeu de la responsabilité de l'État montre bien la complexité de la situation française au regard de la pollution de l'air : si des progrès indéniables ont été réalisés concernant les niveaux d'émissions, ils sont insuffisants pour permettre un retour à court terme au respect des normes de concentration européennes.

En outre, les nouvelles connaissances sur l'impact, notamment sanitaire, de la pollution de l'air conduisent à réévaluer les objectifs.

En effet, l'atteinte des normes européennes n'aurait, comme l'indiquent les simulations de Santé publique France, qu'une faible incidence sanitaire.

Les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), plus exigeantes, car établies sur des critères uniquement sanitaires, constituent désormais une référence pour les juges, mais également dans l'opinion publique. Ces valeurs guides de l'OMS, qui pourraient elles-mêmes être réévaluées prochainement, sont déjà prises en compte dans les avis de l'autorité environnementale et dans l'évaluation de la mise en œuvre des plans de protection de l'atmosphère par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqua).

Par ailleurs, plusieurs substances, particules ultrafines ou carbone suie notamment, restent actuellement non réglementées, bien que leur dangerosité soit de mieux en mieux établie.

En somme, des progrès ont été réalisés, mais les efforts restant à accomplir seront les plus difficiles et appelleront des mesures plus volontaristes, afin d'atteindre les objectifs européens. Le cadre et les outils de la politique publique de l'État existent désormais. Reste néanmoins que ses objectifs sont parfois difficiles à concilier avec ceux d'autres volets de l'action publique, y compris la lutte contre le réchauffement climatique ou la politique de l'eau. Le schéma figurant dans le rapport donne une idée de la complexité des jeux d'acteurs.

En outre, la mise en œuvre de cette politique bute sur des difficultés majeures : le renouvellement sans évaluation et, pour l'essentiel, la reconduction, en 2017, du principal outil national, le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prépa) ; le caractère partiel de la mise en œuvre des mesures, dont certaines, parmi les plus ambitieuses, ont déjà été abandonnées ou retardées – je pense à la fiscalité des carburants ou aux pratiques agricoles notamment ; des moyens budgétaires mal tracés, estimés à 392 millions d'euros en 2018, et qui, surtout, paraissent modestes au regard du poids des dépenses fiscales emportant des effets négatifs sur la qualité de l'air – ces dernières s'élevaient, toujours pour 2018, à 5 milliards d'euros.

La montée en puissance des collectivités territoriales, point positif, mérite d'être signalée : la déclinaison territoriale de la politique est en effet de plus en plus marquée, du fait de l'implication certes variable, mais croissante, des collectivités territoriales.

Le rôle des régions et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) est notamment incontournable en matière de transports et d'urbanisme. Antérieurement portés par les services de l'État, les plans de protection de l'atmosphère, qui sont encore trop peu nombreux, font aujourd'hui l'objet d'une coopération plus étroite entre l'État et les collectivités.

Les documents de planification incombant aux collectivités, les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) en particulier, font également une place croissante à ces enjeux. Des dispositions ont d'ailleurs été introduites par la loi d'orientation des mobilités (LOM) afin d'aligner leur niveau d'ambition sur celui des plans de protection de l'atmosphère.

En matière d'urbanisme, l'intégration de la qualité de l'air dans les orientations d'aménagement est, en revanche, encore trop peu développée. Cette implication accrue des collectivités devra être poursuivie ; lors de son audition par la Cour, le directeur général de l'énergie et du climat a d'ailleurs fait part de son intention d'associer plus étroitement les régions à l'élaboration du prochain Prépa, qui devrait entrer en vigueur en 2022.

Au terme de son enquête, la Cour émet une douzaine de recommandations, dont certaines figuraient déjà dans ses travaux précédents.

Il est indispensable, tout d'abord, d'éclairer le débat public sur les mesures nécessaires et sur leur impact budgétaire ; c'est le sens des deux premières recommandations.

La sensibilisation du public aux enjeux de la qualité de l'air progresse, notamment grâce à des initiatives comme la Journée nationale de la qualité de l'air, qui s'est tenue le 16 septembre dernier, et aux actions du Conseil national de l'air (CNA), dont le rôle et les missions doivent être confortés.

Les mesures contraignantes qui devront nécessairement être prises ne pourront être acceptées que si elles font l'objet d'un véritable débat public explorant tous les scénarios disponibles et leur impact socio-économique. À cette fin, les processus de consultation sur les différents plans et les projets d'aménagement ayant un impact sur la qualité de l'air doivent inclure, dans le champ de la discussion, les scénarios les plus ambitieux – je pense aux valeurs guides de l'OMS. À noter, en ce sens, la révision de l'indice ATMO de qualité de l'air, qui intégrera à compter du 1^{er} janvier prochain les particules fines dites PM_{2,5} et des seuils harmonisés avec l'indice européen.

De la même façon, l'équilibre entre les divers impératifs de politiques publiques suppose que les effets sur la qualité de l'air de l'ensemble des moyens d'action publique soient évalués. À cette fin, le processus en cours de « budgétisation environnementale » doit permettre de mieux éclairer les décisions et de faciliter la mise en cohérence des différentes politiques.

Les autres recommandations concernent les principaux secteurs émetteurs ; en la matière, la Cour a fait le choix de mesures concrètes à mettre en œuvre à court terme.

Dans le domaine des transports, certaines recommandations du précédent rapport de la Cour, comme les zones à faibles émissions ou la classification des véhicules, ont été ou sont en cours de déploiement, mais tous les leviers disponibles ne sont pas encore mobilisés ; les quatre recommandations du présent rapport visent à assurer une meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans la fiscalité et les différents dispositifs incitatifs.

Le différentiel de fiscalité au profit du diesel, qui perdure, n'est pas justifié du point de vue des émissions de polluants atmosphériques. Cette question est sensible, mais un rééquilibrage est souhaitable dans un souci d'efficacité et de cohérence de l'action publique en matière de qualité de l'air.

Les citoyens doivent être mieux informés sur les émissions des véhicules en conditions réelles de conduite. Cela passe par une adaptation, pour certaines catégories de véhicules, de leur classification Crit'Air, laquelle est aujourd'hui discutable, ainsi que par l'expérimentation de l'affichage des niveaux d'émissions de polluants atmosphériques en conditions réelles de conduite lors de la vente des véhicules.

Quant aux dispositifs d'aide au renouvellement des véhicules, ils doivent faire une place renforcée aux divers paramètres liés aux émissions de polluants atmosphériques, dont le poids du véhicule – ce critère est par exemple retenu en Norvège.

Le secteur de l'industrie fait l'objet de deux recommandations – réduction des émissions diffuses, encadrement du fonctionnement en mode dégradé – qui nécessitent des contrôles renforcés des services de l'inspection des installations classées.

Même si des progrès importants ont été enregistrés depuis plusieurs décennies, les processus de production industriels complexes peuvent en effet générer des émissions parfois mal connues de substances potentiellement dangereuses. L'incendie de Lubrizol doit être une piqûre de rappel pour les pouvoirs publics, qui doivent faire preuve d'une vigilance particulière et s'assurer que les industriels mettent bien en œuvre leurs obligations de déclaration et de contrôle.

Une autre recommandation reprise du précédent rapport porte sur le renforcement des liens entre médecine du travail, agences régionales de santé (ARS) et cellules interrégionales d'épidémiologie, à des fins de prévention et de suivi des risques sanitaires.

Pour ce qui concerne le secteur agricole, où les efforts paraissent à ce jour très insuffisants, trois recommandations visent à limiter réellement les émissions d'ammoniac et à surveiller la teneur en pesticides dans l'air.

En effet, l'attention des pouvoirs publics et du monde agricole s'est longtemps focalisée sur les enjeux de qualité de l'eau liés aux pratiques de fertilisation. Il convient aujourd'hui de tenir compte également des émissions atmosphériques d'ammoniac.

Or plusieurs mesures prévues dans le Prépa tardent à être mises en œuvre, celles qui sont relatives aux pratiques et aux matériels agricoles notamment. Il s'avère que les agriculteurs, confrontés à bien d'autres difficultés, n'entreprendront les efforts nécessaires que si les pouvoirs publics définissent à la fois un horizon réglementaire crédible susceptible d'orienter leurs décisions d'investissement et des accompagnements financiers suffisants leur permettant d'amortir ces investissements. Ce n'est qu'au terme de cette indispensable phase de transition que pourront être envisagées des interdictions.

Plus généralement, les pouvoirs publics français doivent veiller à ce que la prochaine politique agricole commune (PAC) en cours de négociation intègre la pollution atmosphérique dans les critères d'éco-conditionnalité de l'ensemble des aides. Les régions, qui ont vocation à devenir autorités de gestion des crédits, devront être sensibilisées sur ce point.

Enfin, les efforts de surveillance de la présence de pesticides dans l'air et des risques liés à l'exposition des populations doivent être poursuivis, afin de bâtir un dispositif durable. La campagne exploratoire conduite depuis 2018, dont les premiers résultats ont été restitués avant l'été, constitue une base qui devra être enrichie au fil des années, ce qui nécessite des financements pérennes.

La Cour a concentré ses recommandations sur certains secteurs émetteurs particulièrement prioritaires, mais l'identification des risques en première partie du rapport démontre la nécessité, plus généralement, de poursuivre les efforts engagés sur la voie de la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Nous vous remercions de votre attention et nous tenons à votre disposition pour répondre à vos questions.

M. Jean-François Husson, rapporteur spécial. – Je veux commencer par remercier la Cour des comptes pour sa présentation et son enquête, qui apporte des éléments d'analyse précis et actualisés sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air.

Il y a cinq ans, la publication du rapport de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, que j'ai eu l'honneur de présider, avait fait beaucoup de bruit pendant quelques jours, mais n'avait eu que peu d'effets. Nous avons chiffré le coût global de la pollution de l'air à plus de 100 milliards d'euros par an, dont 68 à 97 milliards au titre des seuls coûts sanitaires. Peu de temps après, la Cour des comptes a remis un rapport sur les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air. Malgré toutes les recommandations formulées, les résultats en matière de qualité de l'air ne sont malheureusement pas au rendez-vous.

Les risques que comporte la pollution de l'air sont pourtant bien connus.

Le risque est d'abord sanitaire, évidemment : l'Agence européenne pour l'environnement évalue les conséquences de la pollution de l'air, en France, à environ 47 000 décès prématurés par an, ce qui en fait la troisième cause de mortalité prématurée dans notre pays.

La pollution de l'air représente en outre un risque financier important pour l'État, au titre des contentieux européens. En effet, si les émissions de polluants atmosphériques ont diminué depuis les années 1990, cette tendance ne s'est pas accompagnée d'une amélioration de la qualité de l'air, en particulier dans une quinzaine de zones du territoire où les concentrations de polluants restent supérieures aux normes européennes. Ces normes sont d'ailleurs, je le rappelle, inférieures aux normes préconisées par l'OMS.

Ainsi, en octobre 2019, la France a été condamnée pour manquement par la Cour de justice de l'Union européenne en raison de dépassements des normes fixées en matière de concentration en dioxyde d'azote. Si l'État n'exécute pas l'arrêt de la CJUE, la Cour indique que la France encourt une amende de 100 millions d'euros la première année, puis 90 millions d'euros par année de dépassement.

Je souhaite poser deux questions à M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat : pouvez-vous nous indiquer si des provisions pour litiges communautaires ont été constituées dans les comptes de l'État pour faire face à ces amendes, et, le cas échéant, à quelle hauteur ? À quelle échéance la conformité avec les normes européennes sera-t-elle selon vous atteinte ?

Le risque financier n'est pas seulement européen : le Conseil d'État a condamné l'État, en juillet dernier, à une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard dans l'exécution des obligations découlant du droit européen. Le Conseil d'État avait en effet, en juillet 2017, enjoint à l'État de réaliser des plans d'action ; or les feuilles de route issues de ces plans ont été jugées insuffisantes.

Les risques précités en témoignent : les politiques publiques mises en œuvre en matière de lutte contre la pollution de l'air n'ont à ce jour pas porté leurs fruits.

Dans un rapport de contrôle budgétaire que j'ai publié au printemps 2017 sur le droit européen environnemental, j'estimais que cet échec était imputable à trois facteurs : une action nationale peu ambitieuse, une gouvernance complexe, des financements éclatés et insuffisants. Aujourd'hui, je note que la Cour des comptes dresse peu ou prou le même constat.

Premièrement, l'action nationale reste pénalisée par une absence de vision stratégique et de cohérence en matière de lutte contre la pollution de l'air. J'avais indiqué, à son adoption en 2017, que le deuxième plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, fixant des objectifs à horizon 2030, reposait sur des mesures déjà engagées, comme la mise en place de zones à circulation restreinte ou l'incitation à la conversion des véhicules les plus polluants et à l'achat de véhicules plus propres. Non seulement ce plan manquait d'ambition, mais sa mise en œuvre est partielle : certaines mesures ont été abandonnées, comme le rattrapage de la fiscalité du gazole par rapport à celle de l'essence, interrompu fin 2018. Il reste donc à espérer que le prochain plan, prévu pour 2022, sera plus ambitieux.

Deuxièmement, la gouvernance reste complexe en raison de la multiplicité des acteurs, et donc des outils à coordonner. Compte tenu de leurs compétences, la région et l'intercommunalité constituent les niveaux d'action privilégiés de la lutte contre la pollution de l'air. Or, si les plans de protection de l'atmosphère, élaborés par les préfets à l'échelon local, souffrent d'un manque de pilotage, ils s'articulent difficilement, de surcroît, avec les outils et schémas déployés par les collectivités. Comme la Cour, je souhaite donc que leur caractère incitatif soit renforcé et qu'ils soient complétés par une annexe financière formalisant les engagements financiers de l'État et des collectivités.

Pour ce qui est du financement de la lutte contre la pollution de l'air, le constat de la Cour est similaire à celui de notre commission, qui dénonce régulièrement depuis plusieurs années, lors de l'examen du budget, la faible lisibilité des moyens alloués à la transition écologique. Au total, la Cour chiffre à près de 360 millions d'euros les moyens budgétaires directement alloués par l'État à la politique de lutte contre la pollution de l'air, soit un montant largement inférieur aux dépenses fiscales dont l'effet est négatif sur la qualité de l'air, dont la Cour estime le montant à 5 milliards d'euros.

À l'instar de la Cour, je souhaite que l'effort budgétaire alloué à cette politique publique et, plus largement, à la transition écologique soit davantage lisible dans le budget de l'État ; notre commission portera ainsi une attention particulière au premier « budget vert » qui nous sera bientôt proposé, visant à évaluer l'impact environnemental du budget de l'État.

Je m'inquiète également du financement des associations de surveillance de la qualité de l'air, qui jouent un rôle de premier plan, en matière d'information de la population et d'amélioration des connaissances sur la qualité de l'air notamment. Elles disposent de 70 millions d'euros de ressources, partagés entre l'État, les collectivités et les industries. Or ces ressources sont fragilisées, alors même que le besoin de financement de ces associations devrait augmenter ces prochaines années, en raison de la nécessaire surveillance de nouveaux polluants notamment.

Sur ce sujet, je souhaiterais interroger le président d'Airparif : estimez-vous que les modalités de financement actuelles des associations de surveillances de la qualité de l'air sont adaptées aux besoins observés ?

Le rapport propose enfin plusieurs mesures intéressantes à destination des principaux émetteurs de polluants, ventilées par secteur.

Je me concentrerai aujourd'hui sur le seul secteur des transports. Le renouvellement du parc automobile constitue une voie incontournable ; le dévoiement des normes d'émissions par les constructeurs, récemment médiatisé autour du scandale du « dieseldate », contrecarre pourtant cette politique de renouvellement. Les émissions générées en conditions réelles de conduite par les véhicules conformes aux normes Euro s'avèrent ainsi quatre à six fois supérieures aux limites d'émissions fixées par lesdites normes. Le parc automobile se renouvelle, avec un soutien indéniable de l'État, mais les concentrations en zones urbaines denses ne diminuent pas ! Et les pastilles Crit'Air, utilisées pour les aides de l'État ou pour les futures zones à faibles émissions (ZFE), reposent sur ces normes Euro, qui ne représentent pas les émissions en conditions réelles.

Par ailleurs, la Cour rappelle que la prise en compte de la pollution de l'air reste limitée dans les dispositifs fiscaux d'aide à l'achat de véhicules ; ainsi du malus automobile, qui tient compte des émissions de CO₂, mais non des émissions de polluants atmosphériques.

Je souhaite poser deux questions à ce sujet au directeur général de l'énergie et du climat : que répondez-vous à la Cour qui recommande une prise en compte des émissions des véhicules en conditions réelles dans la classification Crit'Air, sur laquelle reposent notamment les futures zones à faibles émissions ? Un recalibrage des aides au renouvellement du parc proposées par l'État sur la base de critères liés au niveau d'émission de polluants atmosphériques est-il envisagé dans le cadre du prochain projet de loi de finances (PLF) ?

Le secteur des transports n'est bien évidemment pas le seul secteur appelé à poursuivre la baisse de ses émissions ; pour plus de détails concernant les secteurs résidentiel-tertiaire, industriel et agricole, je vous renvoie au rapport de la Cour, qui recommande des mesures intéressantes : par exemple, pour le secteur industriel, l'intensification des contrôles des installations classées.

Le Sénat a prévu de tirer les conclusions de ce rapport en formulant des solutions nouvelles.

M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat du ministère de la transition écologique. – Je commencerai par donner une vision globale de la situation.

Le paradigme est celui du verre : est-il à moitié vide ou à moitié plein ? On ne peut quand même que constater – c'est un fait statistique – l'amélioration de la qualité de l'air, et la baisse tant des émissions que des concentrations. Ainsi trente-trois agglomérations dépassaient-elles les seuils d'émission de particules PM₁₀ en 2007, contre deux seulement en 2019 ; concernant les oxydes d'azote, vingt-deux agglomérations dépassaient le seuil en 2013, contre neuf en 2019.

L'effort doit évidemment être poursuivi, en se conformant aux avis scientifiques. Je rappelle en outre que ces valeurs limites réglementaires sont certes des guides importants pour l'action, mais pas des seuils au-dessous desquels tout irait bien : les particules concernées ont des effets à doses plus faibles. Le risque ne disparaît pas en dessous des valeurs limites ; c'est pourquoi, d'ailleurs, nous incluons désormais des particules plus fines, dites PM_{2,5}, dans l'indice de qualité de l'air.

En matière de transport routier et de respect des valeurs limites, nous pensons pouvoir entrer dans une phase d'accélération. Il est ainsi obligatoire, désormais, en application de la loi d'orientation des mobilités, de créer des ZFE dans les agglomérations qui dépassent les normes. La ministre de la transition écologique et solidaire Barbara Pompili a réuni la semaine dernière les maires et présidents d'intercommunalité concernés ; un consensus se dessine autour d'une orientation collective partagée, celle du respect sans exception des normes d'ici à 2023 pour toutes les agglomérations, 2025 pour Paris, Lyon et Marseille, calendrier plus resserré que dans les précédentes projections.

Nous souhaitons avancer sur plusieurs recommandations de la Cour des comptes. Je pense au pilotage tant national que local, avec la révision dès cet automne du Prépa, après bilan des actions réalisées et de leur impact, ou à la révision des plans de protection de l'atmosphère, qu'elle vienne d'avoir lieu, comme dans la vallée de l'Arve, ou qu'elle soit en cours, comme à Marseille, Toulon, Nice, Grenoble, Lyon, Clermont-Ferrand – celui de Toulouse sera révisé au premier semestre 2021. Nous partageons l'idée de la Cour qu'il faut non seulement viser le respect des normes, mais avoir pour horizon les valeurs guides de l'OMS. Je rappelle d'ailleurs que le Gouvernement a dit, le 5 mars 2020, dans le cadre d'un débat européen, qu'il était souhaitable de rapprocher, à terme, les normes européennes de ces valeurs guides.

J'en viens aux questions budgétaires. Il y a dans les comptes de l'État des provisions faites en vue de divers litiges ; ces provisions sont appréciées en termes de risques et de probabilités. Il n'y a pas en revanche, dans le budget annuel, de crédits de paiement, sauf si la condamnation est imminente ou déjà prononcée.

La semaine prochaine, la présentation du projet de loi de finances sera accompagnée de celle du premier « budget vert », l'ensemble des dépenses étant analysées en termes d'impact positif ou négatif sur l'environnement.

Un mot sur les recommandations sectorielles. Concernant le transport routier, le rapprochement des fiscalités respectives de l'essence et du diesel, qui s'est opéré depuis la mandature précédente, a été suspendu fin 2018, à la suite du mouvement que vous connaissez. Un certain nombre de mesures d'aide ou de mesures fiscales ont néanmoins contribué à rééquilibrer le traitement des motorisations diesel et essence – je citerai la taxe sur les véhicules de société et les primes à la conversion.

Concernant la prise en compte des émissions en conditions réelles, sont applicables à l'ensemble des véhicules nouvellement produits et homologués les normes dites Euro 6d-TEMP. Les véhicules doivent faire l'objet de tests en conditions réelles de conduite, avec un facteur d'écart de 1,4, et non de 4 ou 5, entre ce que l'on mesure sur banc à rouleaux et ce que l'on mesure en conditions réelles : durcissement, donc, des normes à l'homologation.

Le Gouvernement a par ailleurs mis en place, en application d'un règlement européen, un service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs, rattaché à notre direction générale, qui mène des contrôles ciblés de respect des normes. Ce programme sera poursuivi en 2021. Ces données doivent être portées à la connaissance des acheteurs et être prises en compte dans les stratégies de restrictions de la circulation.

J'ajoute que nous disposerons bientôt d'une norme Euro 7, qui conduira à un rééchelonnement, voire à une refonte des vignettes Crit'Air, dont je rappelle qu'elles doivent être affichées lors de la vente des véhicules, y compris d'occasion.

En matière de prise en compte des niveaux d'émissions dans les politiques d'aide et d'incitation, je rappelle qu'un certain nombre de mesures ont été prises ou sont en cours de discussion : rééquilibrage des taxes qui étaient mal dimensionnées, recalage et durcissement progressif des critères d'éligibilité aux politiques de bonus et de prime à la conversion.

Je signale également que le plan de relance contient diverses mesures en faveur de la mobilité propre : développement du vélo, moyens supplémentaires pour les transports en commun, électrification des navires à quai dans les grandes métropoles maritimes, prime à la conversion électrique des poids lourds, aides auetrofit.

Concernant l'industrie, on constate de réels progrès, depuis des décennies, en matière d'équipement en filtres notamment. Certains sujets restent néanmoins à traiter, comme l'amélioration de la prise en compte de certains polluants – je pense au 1,3-butadiène, que nous avons demandé à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) d'examiner. Un point noir, également : les émissions diffuses. Une des recommandations de la Cour est mise en œuvre par le ministère, à savoir l'examen de certains polluants spécifiques peu connus – ainsi des émissions atmosphériques du secteur de la pharmacie.

J'en viens à l'agriculture. Le Prépa prévoyait des actions, dont il faut accélérer la mise en œuvre, de réduction des émissions liées à l'utilisation d'engrais. Est à l'étude – il s'agit d'une des recommandations de la convention citoyenne pour le climat – une taxation différenciée des engrais ; mais cette mesure ne pourra pas fonctionner seule et sans accompagnement. Le plan de relance, dans son volet agricole, prévoit des mesures en faveur de l'agro-écologie et de la modernisation des matériels et des installations.

En matière de surveillance des pesticides, je rappelle que la France a été, avec la Belgique, le seul pays européen à engager une action d'ampleur : nous avons lancé en juin 2019 une campagne nationale exploratoire des pesticides menée par l'Anses, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) et le réseau des Aasqua, qui a permis de faire une photographie des substances présentes dans l'air ambiant et des niveaux de concentration. Des mesures ont été effectuées pendant un an concernant soixante-quinze substances sur la base d'un protocole harmonisé. Le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air a élaboré des scénarios de coûts. Nous prévoyons d'ailleurs, au titre des crédits budgétaires pour 2021, d'accorder 10 millions d'euros supplémentaires aux Aasqua, qui se voient doter de missions nouvelles, dont la surveillance des phytosanitaires et celle des particules ultrafines.

Je précise que nous avons pu dégager cette année, en redéploiement de crédits, 2,8 millions d'euros supplémentaires de subventions au profit des Aasqua, les financements industriels étant cette année difficilement mobilisables. Le modèle de financement des Aasqua, qui repose sur une diversité de sources, est complexe, mais sans doute préférable à une subvention intégralement étatique.

M. Jean-Félix Bernard, président d'Airparif. – Merci pour ce rapport très exhaustif, où un grand nombre d'actions menées sont mises en perspective – les annexes, notamment, sont précieuses.

J'interviens au nom de la Fédération Atmo France, qui regroupe les associations agréées chargées, dans chaque région, de surveiller et de mesurer la qualité de l'air. J'ai présidé pendant deux mandats le Conseil national de l'air, et j'avais été chargé par le Gouvernement de réaliser la

première évaluation de la loi sur l'air, suivie, cinq ans plus tard, par une seconde évaluation faite par votre ancien collègue M. Philippe Richert, dont les conclusions sont, pour certaines, toujours d'actualité.

Cela dit, la situation s'améliore, s'agissant notamment des polluants réglementés ; mais elle s'améliore très lentement, au moment où l'on commence à parler d'un passage aux normes OMS. Nous risquons de nous retrouver, en 2025, avec des niveaux de pollution conformes à l'ancienne réglementation, mais non conformes eu égard aux nouveaux standards plus restrictifs. J'observe aussi que les contentieux provoquent des accélérations ; je me souviens des débats sur l'ozone, il y a une vingtaine d'années : la condamnation de la France avait permis d'améliorer la situation, bien que le problème de l'ozone, exception notable parmi les polluants réglementés, ne soit toujours pas totalement réglé.

Je remercie l'État pour son soutien pendant la crise de la covid-19. Ce soutien nous a permis de continuer à réaliser des mesures de surveillance en dépit des difficultés. Nous avons pu savoir ce que respiraient les Français pendant le confinement, et identifier de manière très formelle les différents facteurs d'émissions.

Quelques mots sur le financement des associations : leur modèle économique a peut-être vécu, en effet, depuis son instauration à l'époque où Michel Barnier était ministre de l'agriculture. Le principe était que les industriels, c'est-à-dire les sources fixes, participent au financement des associations de surveillance, *via* la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), au même titre que les collectivités et que l'État. En même temps était garantie l'indépendance de la mesure, à défaut de l'unanimité des mesures. Aujourd'hui, les polluants ont changé ; la Cour des comptes a relevé que les sources fixes et les industriels n'étaient peut-être plus les principaux pollueurs, les transporteurs et le secteur agricole étant par exemple des émetteurs importants sans contribuer directement au financement des associations.

La forme associative, très originale, donne en tout cas à nos évaluations une réelle crédibilité auprès de la population.

J'en viens aux collectivités. Un certain nombre de départements se sont dessaisis de cette compétence. La loi sur l'air est pourtant très claire : tout le monde doit contribuer à cette lutte d'intérêt général, quelles que soient les compétences des uns et des autres. Mais il n'est pas précisé à quel niveau une telle participation est requise, de sorte que les collectivités ont tendance à se renvoyer la balle, surtout en période de disette budgétaire, ce qui tend à aggraver nos problèmes de financement. La loi sur l'air mériterait donc d'être révisée afin de rendre la vie plus facile aux Aasqua.

Je salue néanmoins les décisions récentes de l'État visant à compenser en partie les baisses de financement, sachant que la demande du public sur ces questions augmente fortement. On ne peut pas se contenter de

mesurer les polluants recensés par la législation française : le public demande autre chose ; il exige qu'on s'intéresse aux particules ultrafines, à l'ammoniac, au *black carbon*, et que l'on anticipe sur ces questions.

Par ailleurs, depuis la loi sur l'air, un grand nombre de plans ont été faits ; l'organigramme des structures travaillant sur l'air - vous en avez donné un aperçu - est éloquent, comme l'est le nombre des outils de planification existants : chaque niveau de collectivité a son plan. Mais, le plus souvent, on n'a ni état initial ni évaluation, ce qui rend impossible de valoriser les actions en distinguant ce qui a marché et ce qui n'a pas marché. Si un guide méthodologique national pouvait être édité afin de pouvoir comparer entre elles les actions faites par les uns et par les autres, y compris celles qui sont mises en œuvre dans les collectivités d'autres pays d'Europe, cela serait très utile. J'ai bien noté que le Conseil d'État, dans sa décision condamnant la France, soulevait le problème du manque d'évaluation, avec un paragraphe spécifique sur l'Île-de-France. Je me tourne donc vers le législateur.

M. Vincent Éblé, président. - Il traduira cette recommandation.

M. Jean-Félix Bernard. - La valorisation, en France, est souvent vue comme une contrainte. La qualité de l'air peut être valorisée du point de vue de la santé, mais aussi du tourisme ; c'est une source d'attractivité et, désormais, un secteur économique d'avenir, en plein essor, dans lequel interviennent des start-up, des PME et de grands groupes du CAC 40. Les sommes investies dans l'amélioration de la qualité de l'air ne le sont donc pas à fonds perdu !

M. Guillaume Chevrollier, rapporteur pour avis. - Merci pour votre accueil au sein de la commission des finances.

La pollution de l'air est un sujet majeur qui préoccupe nos concitoyens ; j'y suis particulièrement sensible. On mesure combien complexe est l'articulation entre elles des politiques de l'eau, du climat, de l'air ; et vous avez pointé l'importance de mieux décliner localement, auprès des collectivités locales notamment, lesdites politiques.

En tant que rapporteur pour avis des crédits de la biodiversité, j'ai noté que cette question était insuffisamment étudiée. Le plan de reconquête de la biodiversité annoncé devrait remédier à ce problème. La question du défaut de réglementation sur les particules fines mérite aussi d'être approfondie. Lorsque des mesures volontaristes sont prises, on obtient des résultats ; ainsi des normes Euro 6 sur les moteurs thermiques, qui ont permis de limiter les émissions. Mais rien n'a été fait, par exemple, pour lutter contre la pollution de l'air due au freinage des trains. Il faut un freinage écologique : c'est du concret. Il existe d'ailleurs une filière, avec des start-ups positionnées sur le sujet.

Un vœu, pour conclure : je plaide pour davantage de cohérence dans les politiques de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air. Il faut articuler autour d'un même axe les plans de réduction des émissions de polluants atmosphériques, la stratégie nationale bas carbone chère au sénateur Husson, la programmation pluriannuelle de l'énergie, le plan de reconquête de la biodiversité.

M. Julien Bargeton. – On distingue classiquement quatre outils de lutte contre la pollution : la réglementation – on peut interdire une pratique ou un produit jugé polluant ; la fiscalité – la théorie du double dividende promet des recettes à court terme et une modification des comportements, donc une réallocation des ressources, à long terme ; le budget – on subventionne les activités vertueuses en aidant une filière comme la filière hydrogène ; les marchés, l'exemple-type étant peut-être celui de l'échange de quotas de pollution.

La Cour a-t-elle une appréciation sur ces quatre outils ? Existe-t-il des comparaisons internationales sur l'efficacité des diverses politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air ? Sur un sujet aussi complexe à analyser, nous manquons parfois de comparaisons. Existe-t-il d'autres rapports dans d'autres pays, et une base de données où ces rapports auraient été compilés ?

Mme Annie Podeur. – M. Bargeton a bien identifié les quatre moyens mobilisables. S'agissant du champ de la réduction des émissions de polluants atmosphériques, trois outils ont été retenus : la fiscalité, le budget - il faut des incitations - et la réglementation. Pour l'ammoniac, si on veut que les acteurs, notamment les agriculteurs, modifient leurs comportements, il ne faut pas méconnaître la situation économique dans laquelle nombre d'entre eux se trouvent. Je pense en particulier aux éleveurs, qui sont directement concernés par les émissions d'ammoniac en raison de l'absence de couvercle sur les cuves d'effluents et de techniques d'épandage qui ne sont pas nécessairement vertueuses.

Il est évident qu'il faut d'abord utiliser l'outil incitatif. Les déversements de la PAC, c'est plus d'une dizaine de milliards d'euros. Il faut fixer des critères d'éco-conditionnalité pour diriger les aides. Actuellement, des aides à l'hectare sont dénuées de tout lien avec les préoccupations environnementales.

Les quotas existent pour les émissions de gaz à effet de serre, mais pas pour les émissions polluantes. Nous avons dressé une revue de littérature internationale qui figure en annexe : il n'y a pas de marché pour les émissions de polluants atmosphériques. S'il y en avait un, il faudrait qu'il soit conçu à l'échelle européenne.

Il n'existe hélas ! pas de base recensant toutes les données disponibles. Nos rapporteurs pratiquent des investigations, font des revues de littérature, se réfèrent aux travaux d'organismes de recherche, de l'OCDE,

d'Eurostat pour essayer de recueillir le maximum de données. En la matière, des domaines sont encore complètement inexplorés – je pense notamment aux risques économiques et environnementaux. Les laboratoires universitaires devraient se mobiliser sur ces sujets.

M. Laurent Michel. – On constate que des politiques similaires sont menées en Europe, aux États-Unis, au Japon et en Corée, avec des « dosages » différents. Pour l'industrie, l'approche unanimement choisie a été la réglementation, harmonisée au niveau européen avec des directives d'abord sectorielles et maintenant avec la directive relative aux émissions industrielles, dite « IED ». Ce texte fixe des standards pour les émissions dans l'eau et dans l'air, et les meilleures pratiques de gestion environnementale pour un grand nombre de secteurs.

Les quotas, c'est en réalité une réglementation avec un marché derrière : il faut une injonction pour fixer le seuil maximal d'émission. Un tel système n'est pas applicable à la pollution de l'air, qui est à la fois globale - des directives européennes fixent les plafonds d'émission pour chaque pays - et locale. Si je ne me trompe pas, seuls les États-Unis ont testé ce système, il y a très longtemps. Dans le secteur automobile, les grandes zones - Asie, Europe, États-Unis - ont des approches similaires : réglementer le véhicule ou le carburant, par exemple en interdisant l'essence sans plomb.

Il faut aussi relever la volonté d'organiser l'urbanisme et le transport, pour limiter les déplacements individuels. Londres a mis en place un péage. En France, on s'oriente plutôt vers une restriction progressive des véhicules autorisés, ce qui nécessite une politique d'accompagnement. Depuis le plan sectoriel de juin dernier, la prime à la conversion dans les zones à faible émission peut être abondée par l'État et les collectivités. Nous avons également mis en place un guichet unique entre l'État et la Métropole du Grand Paris pour additionner nos aides. On assiste dans les agglomérations à une organisation des trafics, à un développement des transports en commun et à une limitation progressive des véhicules les plus polluants. Les politiques convergent, même si chaque pays a ses sensibilités et ses caractéristiques.

En ce qui concerne les documents de synthèse, il faut peut-être regarder du côté de l'Agence européenne pour l'environnement, qui dresse régulièrement un rapport sur l'état de l'environnement en Europe.

M. Jean-Félix Bernard. – Différents pays sont menacés de contentieux en raison de leurs dépassements des seuils de pollution – nous ne sommes pas les seuls. Des délégations de grandes agglomérations, notamment du Bade-Wurtemberg, sont venues nous rendre visite pour voir avec nous comment sortir de ces questions de contentieux.

Sur les comparaisons internationales, je suis d'accord avec Laurent Michel : les politiques sont assez proches. Mais il existe tout de même quelques nuances. Les Japonais ont, par exemple, interdit le diesel en

ville il y a plusieurs dizaines d'années. On ne parvient à traduire les efforts réalisés par les uns et par les autres parce que nous ne faisons pas d'évaluation sérieuse. On a l'impression que les plans sont faits sous la contrainte, et non de manière proactive.

Mme Marine Tondelier, déléguée générale d'Atmo France. – En France nous avons un dispositif unique, envié par certains pays : le système de surveillance de la qualité de l'air. Que ce travail soit fait par des associations est un gage de transparence et d'indépendance. C'est cette forme associative qui permet en fait d'aller parfois là où l'État ne va pas encore. Si l'on dit que l'on surveillera demain les particules ultrafines ou les pesticides, c'est parce que, dans les territoires, des élus, des collectivités, parfois des industriels, ont mis de l'argent sur la table pour que des mesures soient localement mises en œuvre, afin d'avoir demain une stratégie nationale. Les premières données permettront à l'Anses de faire un rapport, au Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air de préparer un plan de surveillance, etc.

Les associations de surveillance de la qualité de l'air ne sont pas là que pour surveiller : nous sommes de véritables leviers d'action et accompagnons ceux qui veulent agir sur le territoire. Les agriculteurs commencent à entrer – pas encore dans toutes les régions – dans les conseils d'administration des associations, ce qui nous permet de travailler ensemble sur des sujets. Dans le Grand Est, un président de chambre d'agriculture était très engagé sur ces questions : nous avons organisé ensemble un colloque en 2017.

Les agriculteurs sont souvent complètement démunis. On leur explique que le « pic de printemps », comme on en a connu au début du confinement, est très lié aux activités agricoles. Ils mettent en avant le fait qu'ils appliquent les lois sur l'air et sur l'eau, et qu'on leur a appris à épandre à ce moment-là – tous en même temps puisque les délais sont contraints.

Le rapport souligne que les évaluations des plans sont insuffisantes. Pour les PCAET, le « A » n'est souvent pas la priorité. L'air est le parent pauvre de ces plans. Nous travaillons avec l'ex-Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), devenue l'Agence de la transition écologique, à un projet intitulé Plan'Air : puisque nous arrivons à la fin de la première génération de PCAET, nous allons auditionner une trentaine de collectivités pour faire une revue de littérature exhaustive sur la question de l'air, voir ce qui a marché et ce qui n'a pas marché, faire des recommandations pour la deuxième génération de plans.

J'en viens à la transversalité nécessaire des politiques. Nous ne cessons de le souligner, un euro investi dans la politique pour le climat n'aura pas forcément des conséquences positives pour l'air – le rapport cite l'exemple du chauffage au bois ; on pourrait prendre celui du diesel – ; en

revanche, un euro investi dans la politique publique pour l'air sera forcément bon pour le climat.

Nous avons des outils, comme les cartes stratégiques de l'air, qui permettent d'aider les décideurs à prendre en compte cette thématique dans les plans d'urbanisme. À Strasbourg, il fallait construire un écoquartier : qui dit écoquartier dit nouveaux habitants, et donc construction d'une école. Mais la zone était rouge sur la carte stratégique : une solution a pu être trouvée grâce aux techniques de construction, en plaçant un grand mur écran avant la cour de récréation pour la protéger de l'axe routier, et en implantant les fenêtres de manière différente. Il a été possible de diminuer d'environ 30 % l'exposition des enfants dans l'école.

On doit inverser notre manière de concevoir la politique de l'urbanisme, en n'étant pas seulement dans la réparation. L'outil fait peur à certains élus. Lorsque je suis arrivée à Atmo France, j'ai participé à une réunion avec l'organisation France urbaine : l'élu de Strasbourg expliquait qu'il fallait procéder partout comme cela avait été fait pour l'implantation de l'école dont je viens de vous parler. Un autre élu s'est offusqué en expliquant que si ces cartes étaient rendues publiques, on se rendrait compte que toutes les HLM sont dans des zones rouges. Cet outil, qui est à la disposition des villes, lui paraissait subversif. Aujourd'hui, il se démocratise quelque peu et est devenu important pour les villes qui veulent travailler à la conception de l'urbanisme.

Nous avons une mission de pédagogie et de sensibilisation du grand public, lequel montre un intérêt croissant pour les questions relatives à la qualité de l'air. Mais nous ressentons aussi de la méfiance. Car les données sont multiples, et avec les microcapteurs, chacun peut mesurer la qualité de son air... Il faut des données de référence, permettant d'obtenir des informations claires. C'est la raison pour laquelle nous rénovons l'indice Atmo et que nous essayons de le faire connaître, afin qu'il puisse servir de source d'information fiable. Plusieurs indices sur l'air sont disponibles, et le public ne comprend pas pourquoi un endroit est vert sur une carte et rouge sur une autre. C'est davantage un facteur de confusion et d'inquiétude que de réassurance.

Au moment de la catastrophe de Lubrizol, on a constaté qu'il fallait donner au public des explications claires émanant de personnes de confiance : Atmo Normandie s'est retrouvé en première ligne. Nous prenons très à cœur ce rôle de tiers de confiance, en lien avec l'État qui nous donne son agrément et travaille avec nous au quotidien. Nous travaillons beaucoup sur l'*open data*, pour que les données que nous produisons irriguent le tissu économique et permettent de créer des emplois en France.

Néanmoins, notre modèle économique pose question. Nous avons demandé que des travaux parlementaires soient conduits sur cette question, afin de recueillir des avis extérieurs. Car nous ne sommes peut-être pas les

plus à même de rénover ce modèle. Le problème vient non pas des régions, mais des départements. La loi est floue : si les régions sont chef de file sur l'air, certains départements se désinvestissent. Ces derniers mois, plusieurs villes ont cessé d'adhérer à Atmo France, car elles trouvent gratuitement toutes les données en *open data* sur notre site...

La TGAP air permet à des personnes qui ne connaissaient pas bien notre activité de participer aux discussions, voire d'être trésoriers de nos associations. Les industriels savent qu'ils doivent payer cette taxe : ils sont d'accord pour nous la donner, car cela leur permet d'être associés à la gouvernance. Pour eux, il s'agit d'une application du principe pollueur-payeur, mais avec un seul pollueur qui paye : ils font un effort, mais veulent savoir sur quoi cela va déboucher.

Le plafond de la TGAP air est de 171 000 euros ou 25 % de la cotisation due. Les industriels proposent de le relever à 250 000 euros, par exemple, en arguant que cela ne leur coûterait pas plus cher, et nous aiderait à pallier les difficultés actuelles. Il y aurait un petit manque à gagner pour l'État, mais les sommes sont minimes si on les rapporte au budget général.

Le potentiel de la taxe TGAP air se réduit d'année en année. C'est une bonne nouvelle, car cela signifie qu'il y a moins d'émissions de polluants atmosphérique : cette baisse s'explique pour de bonnes raisons, mais aussi par des délocalisations, les hivers moins rigoureux... Les industriels investissent également dans de nouvelles technologies, ce qui doit être salué. Cette situation nous met quelque peu en difficulté : c'est pourquoi l'élévation du plafond pourrait être une bonne solution. Plusieurs parlementaires nous soutiennent et déposeront des amendements en ce sens dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021. Cette solution relativement indolore permettrait de financer une partie du plan post-Lubrizol sur la prise en charge des incidents et des accidents industriels, présenté par Elisabeth Borne en février dernier.

M. Vincent Éblé, président. – Merci pour votre intervention.

M. Jean-François Husson, rapporteur spécial. – Si le rapprochement de la fiscalité sur les carburants a été arrêté, c'est parce qu'il avait été objectivement mal engagé, comme nous l'avions déjà relevé. Rapprocher, ce n'est pas forcément partir du point le plus bas pour aller au point le plus haut ; il faut baisser ce qui est trop haut et augmenter ce qui est trop bas, ce qui permet de recueillir plus facilement un consensus. Faites passer le message !

Lors des travaux de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, nous avons interrogé les opérateurs sur ce qu'il fallait faire. Tous plaidaient pour que la réglementation soit revue, avec un seul préalable : une concertation en amont pour avoir de la visibilité, et ne pas changer de pied en permanence.

Monsieur Michel, vous êtes sous l'effet euphorisant du plan de relance. Le Gouvernement envisage d'instaurer une nouvelle taxe sur les voitures en fonction de leur poids. Il a beaucoup été question de la convention citoyenne pour le climat : c'est une bonne chose, mais il ne faut jamais oublier de passer par les points de passage démocratiques que sont le Sénat et l'Assemblée nationale.

Je conclurai sur une observation : le pays européen qui a la meilleure qualité de l'air, c'est la Finlande ; le pays européen dont les habitants sont les plus heureux, c'est la Finlande ! Il faudrait se pencher sur cet exemple, même si les situations ne sont pas comparables eu égard à la taille de ce pays et au nombre de ses habitants.

M. Vincent Éblé, président. – Je remercie tous les intervenants d'avoir participé à cette discussion stimulante.

À l'issue de ce débat, en application de l'article 58 paragraphe 2 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), la commission a autorisé la publication de ce rapport en annexe à un rapport d'information de M. Jean-François Husson, rapporteur spécial.

ANNEXE :
COMMUNICATION DE LA COUR DES COMPTES
À LA COMMISSION DES FINANCES