

<http://www.ecoleemancipee.org/spip.php?article1758>



Alerte à la pollution : s'attaquer aux causes

- Société -



Date de mise en ligne : samedi 17 mai 2014

Copyright © L'École Émancipée - Tous droits réservés

La pollution atmosphérique a frappé de nouveau les grandes villes françaises en mars. Les niveaux d'alerte y ont été atteints plusieurs jours durant, avec un indice de pollution supérieur à 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (concentration de polluants, en l'occurrence particules fines). Face à l'inertie des gouvernements français, des mesures visant à réduire la circulation routière sont urgentes.

La pollution atmosphérique est constituée d'éléments en suspension, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres voire 2,5 micromètres (couramment désignés PM10 et PM2,5).

L'alerte est lancée lorsque la concentration en PM 10 est supérieure à 50 microgrammes de particules par mètre cube d'air.

Lors du dernier épisode de pollution, la qualité de l'air en l'Ile-de-France est restée près de 15 jours d'affilée aux niveaux 8 et 9 sur une échelle de 1 à 10. Le phénomène n'est pas nouveau : en Ile-de-France, il y a eu trente-deux épisodes de pollution au PM 10 en 2012.

Un phénomène qui n'est pas sans conséquence

La circulation routière débridée, avec de plus le choix du Diesel (émetteur de particules fines) qui fait du parc auto français le plus diésélisé du monde, a des conséquences dramatiques.

Ces particules fines - 6 à 8 fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu - pénètrent dans le système respiratoire et provoquent des maladies comme l'asthme, la bronchite et même le cancer.

Les effets les plus graves sur la santé sont liés à l'exposition chronique, jour après jour, encore plus qu'aux pics de pollution. Selon la commission européenne, chaque année, la pollution atmosphérique provoque 42 000 morts prématurées en France.

Inertie des gouvernements successifs

D'année en année, les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de l'air sont reportées. Le Grenelle de l'environnement (Grenelle II) avait pourtant lancé les ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air) : onze zones dépassaient les limites fixées par l'Union européenne.

Neuf villes devaient y participer dont Paris, Saint-Denis, Clermont-Ferrand, Nice, Grenoble, Lyon, Aix-en-Provence ou Bordeaux. L'accès aux centres-villes des véhicules les plus polluants devait y être interdit, la circulation des véhicules Diesel fortement limitée. Jugées trop contraignantes et injustes, ces mesures ne seront jamais mises en place.

L'argument systématiquement opposé est celui de l'injustice sociale et du chômage : réglementer la circulation des modèles anciens de Diesel empêche la mobilité -donc l'accès à l'emploi- pour les ménages modestes périurbains et

ruraux.

Taxer le carburant Diesel va gêner la vente des véhicules de cette motorisation et affaiblir encore PSA et les emplois associés, salariés et sous-traitants.

Des plans moins contraignants ont été adoptés en septembre 2013 autour de 5 thèmes : favoriser les transports propres, réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, réduire les émissions des installations industrielles et individuelles de combustion, promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air et informer et sensibiliser la population aux enjeux de la qualité de l'air.

Une politique frileuse selon les principales associations de défense de l'environnement. En effet les deux seules mesures à l'étude sont la réduction de la vitesse sur le périphérique à 70 km/h, qui, alors que la moyenne journalière est de 38 km/h, ne représente qu'une baisse de 0,3 % des émissions de dioxyde d'azote, ainsi que le contournement des camions en transit par les roclades franciliennes, qui ne concerne que 13 400 véhicules par jour sur 12 800 000 !

Pourtant, l'UE a engagé un contentieux avec la France à cause du dépassement fréquent des valeurs limites. La facture pourrait s'élever à cent millions d'euros par an.

L'urgence de mesures fortes

Les autorités font le service minimum, comme les « recommandations sanitaires » qui demandent aux principales victimes (enfants, personnes âgées ou malades) de limiter leurs activités ! Le seul moyen est de s'attaquer à la cause principale : la circulation routière exponentielle.

Dans d'autres pays d'Europe, des zones de protection de l'atmosphère ont été créées, avec accès restreint des véhicules et interdiction des plus polluants. C'est dans cette voie qu'il faut aller. Les mesures d'urgence doivent être plus drastiques avec notamment une limitation très importante de la circulation dans les zones touchées.

Au-delà c'est tout le modèle de déplacement et de choix énergétique qui doit être modifié. Il faut mettre fin au tout automobile, développer les transports en commun « propres » et gratuits (alors que la TVA sur les transports en commun est passée de 7 à 10 % au 1er janvier 2014), développer le covoiturage et le vélo. ĩ

Sophie Zafari