

Pollution de l'air : les solutions que la France refuse d'adopter

LE MONDE | 14.12.2013 à 10h59 • Mis à jour le 14.12.2013 à 20h44 |

Par **Sophie Landrin**

La France a enregistré vendredi 13 décembre un cinquième jour consécutif d'alerte aux particules, le plus grave épisode de pollution depuis décembre 2007. L'Ile-de-France, Rhône-Alpes, les Hautes-Pyrénées et l'Oise restaient concernés par un pic de pollution aux particules fines.

Malgré les alertes sanitaires, en dépit des menaces de sanctions financières de la cour de justice de l'Union européenne, la France ne respecte pas les normes européennes de qualité de l'air. Douze millions de Français vivent dans des zones où les limites annuelles d'émission de particules PM10, extrêmement nocives pour la santé, sont dépassées. 60 % de la population est exposée à un air dégradé, principalement dans les grandes agglomérations, mais pas seulement. La vallée de l'Arve par exemple, au pied des Alpes, entre Chamonix et Cluses (Haute-Savoie), est régulièrement en alerte, victime du trafic international des camions.

Lire aussi l'édito : Paris pollué, politiques irresponsables

La région Ile-de-France est chroniquement concernée par les dépassements en matière de particules fines mais aussi de dioxyde d'azote. En 2012, trois millions de Franciliens ont été exposés à des niveaux de pollution trop élevés. Les mesures prises ces derniers jours par les préfetures ne sont pas à la mesure de l'enjeu. A Paris, elles se sont limitées à un

abaissement de la vitesse autorisée, à l'interdiction des feux de cheminée en foyer ouvert et à l'incitation pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes en transit à contourner l'agglomération parisienne.

PAS DE PÉAGES URBAINS

Ces dernières années, la France a échoué, malgré les recommandations du Grenelle de l'environnement, à instaurer des zones de protection de l'atmosphère, comme il en existe en Allemagne, au Royaume-Uni et en Italie. Deux cents villes en Europe se sont dotées de ces dispositifs d'accès restreint, où sont notamment bannis en permanence les véhicules les plus polluants.

Les Allemands, pionniers, en disposent d'une soixantaine. Berlin arrive désormais en tête des grandes villes européennes pour sa qualité de l'air, suivie de Copenhague, qui s'est fixé pour objectif d'atteindre la moitié des déplacements de ses habitants en vélo, et de Stockholm. Cette dernière, comme Londres, Oslo et Milan, a également instauré des péages urbains, une solution que la France rejette pour l'heure, au nom de la justice sociale.

« La première cause d'exposition de la population dans les grandes agglomérations est le trafic automobile; c'est donc là qu'il faut agir, en restreignant l'usage de la voiture, en développant les transports en commun propres, les plans de déplacement des entreprises », dit Jérôme Clave, le directeur d'Airparif, association chargée de la surveillance de la qualité de l'air de la région parisienne.

Décidée par le gouvernement de François Fillon en 2010, la création de « zones d'action prioritaires pour l'air » dans huit agglomérations avait été avortée en septembre 2012 par Delphine Batho. La ministre de l'écologie avait alors annoncé un « *plan d'urgence* », sans ambition, qui reposait principalement sur des plans locaux de protection de l'atmosphère contraignants.

FISCALITÉ AVANTAGEUSE DU DIESEL

La France se refuse par ailleurs à aligner la fiscalité avantageuse du diesel sur celle de l'essence, alors que celui-ci est un gros émetteur de particules fines et classé cancérigène par l'Organisation mondiale de la santé. Elle dispose du parc automobile le plus «diésélisé» au monde, et vieillissant.

Les trois quarts des véhicules particuliers diesel ne sont pas équipés de filtres à particules. Or, une étude d'Airparif a montré que le remplacement de tous les véhicules particuliers diesel par des véhicules essence (norme Euro) permettrait d'abaisser de 25 % à 35 % les émissions de particules fines et de 35 % les rejets d'oxyde d'azote en région parisienne. Mais ce transfert n'aurait pas que des avantages: il augmenterait de 6 % les rejets de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique.

Le 18 décembre, la Commission européenne doit présenter une révision de sa législation sur la qualité de l'air. Spécialistes et associations écologistes espèrent des normes plus restrictives. Ils s'appuient sur une étude financée par l'Union européenne, publiée par la revue scientifique *The Lancet* le 9 décembre, qui révèle qu'une exposition prolongée aux particules fines a un effet néfaste pour la santé à des concentrations bien inférieures aux normes actuelles.

Paris pollué, politiques irresponsables

LE MONDE | 14.12.2013 à 11h25 • Mis à jour le 14.12.2013 à 20h39

La pollution, c'est un peu comme le dérèglement climatique. Tous les signaux d'alerte sont au rouge, les scientifiques

multiplient les études pour dire qu'il faut agir vite, les politiques font des déclarations volontaristes, mais rien ne se passe. La France connaît aujourd'hui un nouveau pic de pollution, le plus grave depuis 2007. Enfants, personnes âgées et asthmatiques ont été priés de rester chez eux, et les automobilistes de ralentir. A Paris, la préfecture a interdit les feux de cheminée. Autant de pansements sur une jambe de bois.

Le 17 octobre, l'Organisation mondiale de la santé classait la pollution atmosphérique comme un cancérigène « *avéré* » pour l'homme. Chaque année, l'air vicié coûte de 0,7 à 1,7 milliard d'euros par an au système de soins français.

En dépit de cette urgence sanitaire, nous multiplions depuis dix ans des plans antipollution insuffisants. Certes, des progrès ont été réalisés sur des polluants comme le mercure ou le dioxyde de soufre. Mais Paris ne respecte toujours pas les normes européennes en matière de qualité de l'air et se trouve sous la menace de lourdes sanctions financières.

LE PROBLÈME DU TOUT-AUTOMOBILE

En réalité, les gouvernements de droite comme de gauche n'ont jamais eu le courage de s'attaquer à l'une des causes majeures du mal : le tout-automobile, avec une particularité bien française, le diesel, principal émetteur de particules fines. Plus de 60 % des voitures particulières et des véhicules utilitaires roulent au gazole. Au Japon, le diesel est interdit. Au Danemark et en Suisse, il est inexistant, car fortement taxé. Aux Etats-Unis, il est plus cher que l'essence.

Cette inertie française s'explique par la volonté politique de préserver nos champions nationaux de l'automobile. Leurs ventes de voitures au gazole ont été dopées par une fiscalité avantageuse et un discours officiel qui faisait croire aux conducteurs que le diesel préservait davantage l'environnement que l'essence.

L'actualité récente a montré à deux reprises combien l'interdiction du diesel – ou la sortie progressive – n'était

toujours pas à l'agenda politique. En septembre, lors de la deuxième conférence environnementale, François Hollande et Jean-Marc Ayrault, le premier ministre, ont réalisé un petit exploit sémantique lors de leur prestation : aucun des deux n'a prononcé le mot « diesel », à la grande stupéfaction des défenseurs de l'environnement présents. Deux mois plus tard, les « bonnets rouges » bretons avaient raison de l'écotaxe poids lourds, dont l'un des objectifs était de favoriser le développement du transport par chemin de fer, le gouvernement cédant à la jacquerie.

A Paris, les candidates PS et UMP à la mairie promettent de bannir le diesel de la capitale. Comment y croire ? Le mentor d'Anne Hidalgo, Bertrand Delanoë, avait déjà annoncé, le 12 novembre 2012, l'interdiction des véhicules les plus anciens. Des paroles restées sans effet. Quant à l'ancienne ministre de l'environnement, Nathalie Kosciusko-Morizet, elle avait échoué en son temps à mettre en place des zones de restriction de circulation autour des grandes villes.

Faudra-t-il que les Parisiens soient obligés de mettre des masques, comme les habitants de Pékin, qui souffrent chaque jour de l'« airpocalypse », pour que les élus adoptent enfin un comportement responsable ?