

Pollution de l'air : niveaux élevés... oubliés à cause du chantage à l'emploi

9 avril 2013 / [Jeanne Sezanne](#)



La pollution de l'air atteint régulièrement des niveaux élevés dans les grandes métropoles. Mais sans que cela suscite de réaction des pouvoirs publics ni de l'opinion. Le bilan sanitaire en est pourtant élevé et bien documenté.

L'air est irrespirable, le ciel est blanc de pollution. La qualité de l'air à Paris et dans toute l'Ile de France est **restée la semaine dernière** aux niveaux 7 ou 8, et a été d'environ de 8 à 9 sur une échelle allant de 1 à 10 en termes de gravité depuis le 23 mars soit près de 15 jours d'affilée.

C'est notamment l'émission de particules PM 10 dues à la combustion de diesel qui est responsable du niveau très élevé de toxicité de l'air que l'on respire. Les PM 10 sont des particules de taille inférieure à 10 µm [micromètres], soit 6 à 8 fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu, et qui pénètrent dans l'appareil respiratoire.

Cette situation n'est pas isolée. Ni géographiquement (les zones de vie de Lyon, Grenoble, Clermont Ferrand, Marseille, Bordeaux, Toulouse notamment subissent le même sort) ni temporellement : l'air est toxique depuis le 23 mars, et 3 jours sur 5 en moyenne depuis des mois, comme selon les relevés **du site d'Airparif**.

Les effets les plus graves sur la santé sont liés à l'exposition chronique, jour après jour, encore plus qu'aux pics de pollution.

Le trafic routier représente l'une des principales sources de particules dans la majorité des régions. En 2012, le seuil réglementaire de 50 µg/m³ [microgramme par mètre cube] à ne pas dépasser plus de 35 jours dans l'année n'était respecté sur aucune des stations trafic du réseau Airparif (surveillance de la qualité de l'air en Ile de France). Sur le boulevard périphérique de Paris, au niveau de la porte d'Auteuil, les niveaux étaient même près de quatre fois supérieures à ce seuil.

On est tenté de se poser la question de l'inertie des pouvoirs publics. Mais si à ce jour l'Etat n'a rien fait ou presque c'est aussi parce que nous tous, les « gens », préférons un risque réel mais diffus à un nécessaire changement de nos habitudes de vie et de déplacement.

L'absence d'information « *poussée* » du public est aussi responsable. L'information existe mais est très peu communiquée. Le niveau de pollution pourrait apparaître chaque jour au même titre que la météo dans les médias nationaux et régionaux.

Et que fait donc l'Etat ?

La réponse est difficile car elle renvoie à l'argument systématiquement opposé en ce moment aux volontés d'action : le chantage à l'emploi dans un pays miné par le chômage.

Pour faire simple, la dialectique développée est :

« *réglementer la circulation des modèles anciens de Diesel (principaux émetteurs de pollution) = empêcher la mobilité et donc l'accès à l'emploi pour les ménages modestes péri urbains et ruraux* »

ou bien « *taxer le carburant Diesel = gêner la vente des véhicules de cette motorisation = affaiblir encore PSA [Peugeot Citroën] et les emplois associés, salariés et sous-traitants* ».

Cette dialectique est fautive et génère l'inertie et la peur des actions publiques.

Les solutions existent, elles demandent du courage politique :

► Le renouvellement des véhicules ne suffira pas, il faut que l'Etat encourage de façon incitative et coercitive les « *bouquets de solutions* » de mobilité : co-voiturage, auto partage, transports en commun, télé conférence, travail à domicile. Une nouvelle filière industrielle créatrice d'emplois peut émerger de ces solutions, dans lesquelles les technologies de l'information et de la communication (TIC) **jouent un rôle crucial** (Daimler prévoit 100 millions d'euros de chiffre d'affaires dès 2014). Cette nécessité est mal comprise par un Etat légitimement obsédé par la création d'emploi, avec une lecture souvent traditionnelle et court-termiste de « *l'industrie* », de ses moteurs, véhicules et trains.

► Il est moins cher pour la collectivité nationale d'aider, même massivement, les ménages modestes à acheter une voiture neuve (encore une fois, stimulation de l'achat de véhicules neufs qui peut être bénéfique aux emplois nationaux) que de supporter les coûts médicaux et sociaux de la pollution de l'air (assistance respiratoire sur le long terme ; cancers, asthmes, irritations de la peau).

Cette solution n'est pas mise en œuvre car elle renvoie à la différence de temporalité : l'aide au changement de véhicule grève le budget national à court terme et creuse la dette alors que les

coûts sanitaires de la pollution, encaissés notamment par la Sécurité Sociale s'étalent sur des dizaines d'années. Pour rappel les principaux mandats électoraux durent 5 ans.

Comme **le rappellent des chercheurs**, « *tout euro investi pour faire diminuer la pollution atmosphérique est plusieurs fois remboursé par le gain sanitaire et économique résultant de cette diminution* ».

Voici donc le **dernier communiqué de presse du ministère de l'Ecologie** relatif à ce qui se nomme un « *épisode de pollution* ».

Le ministère rappelle que « *face à ce problème majeur de santé publique, la France a présenté en 2010 un plan d'amélioration de la qualité de l'air* », dont la « *traduction en mesures contribuant concrètement à améliorer la qualité de l'air sur le terrain est [...] restée limitée, lente et insuffisante* ».

Agissons : informons le maximum de personnes du niveau de pollution jour après jour, exigeons des pouvoirs publics des actions fortes d'interdiction et d'aide au remplacement des vieux véhicules, de substitution dès que possible du déplacement en véhicule individuel vers un mode collectif ou moins polluant, et changeons pour faire changer les autres. L'air que nous respirons n'est pas seulement la conséquence de nos actions.... mais surtout de celles des autres.

Source : Jeanne Sezanne pour *Reporterre*

- Emplacement : Accueil > Tribune >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Pollution-de-l-air-niveaux-eleves>